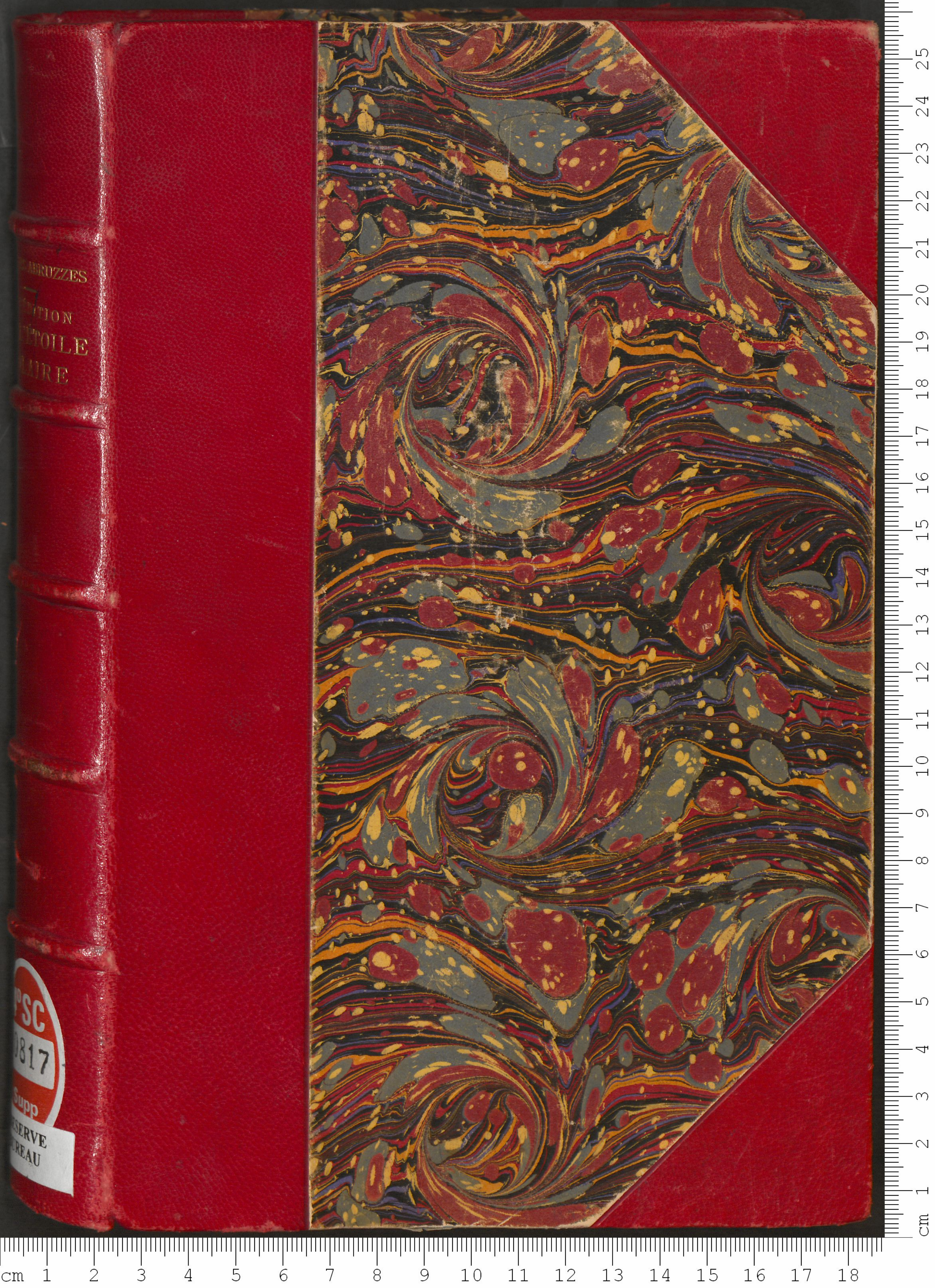
DUC DES ABRUZZES

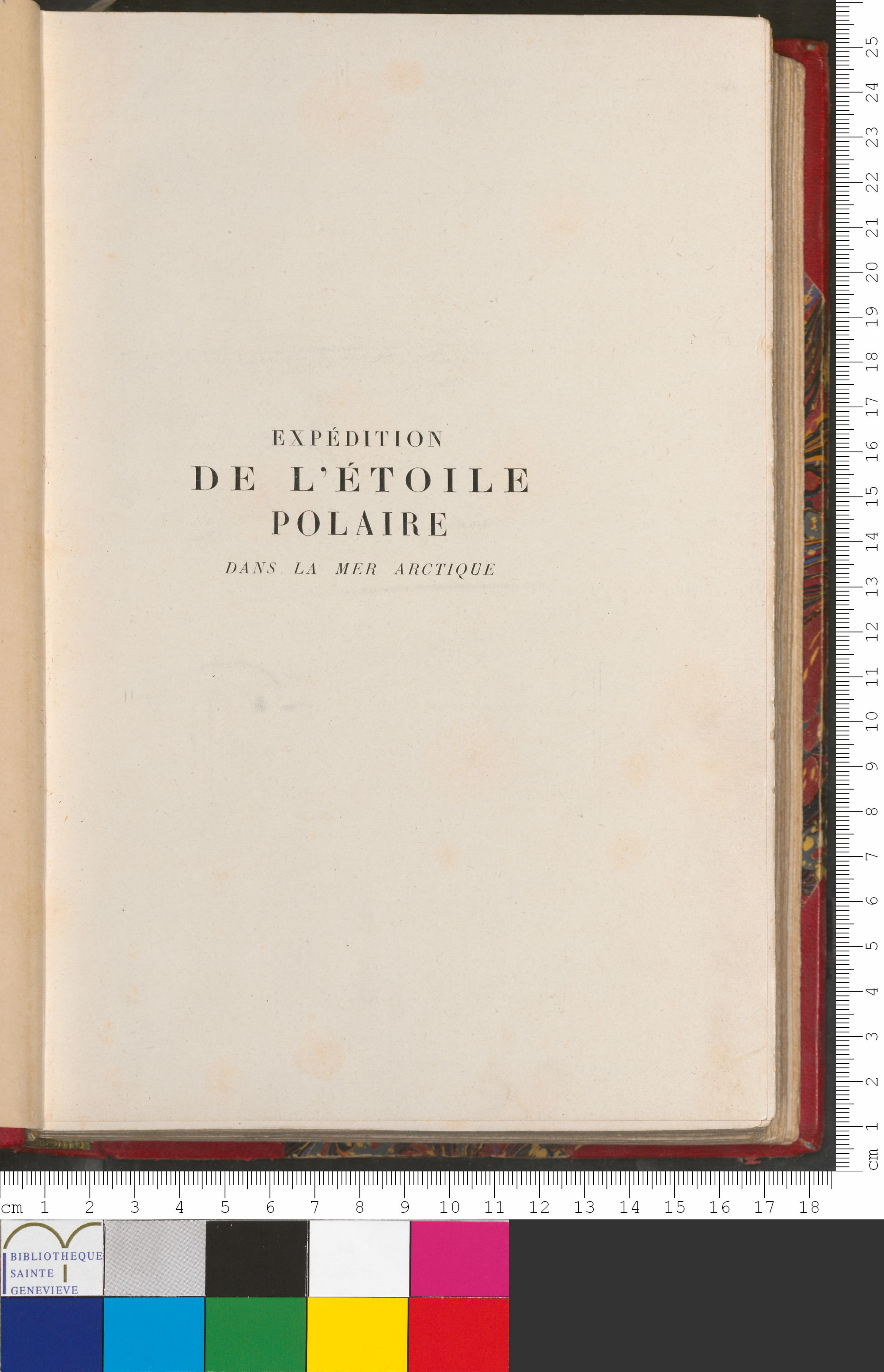
EXPÉDITION
DE L'ÉTOILE
POLAIRE




BRUZZES
TION
TOILE
IRE
PSC
817
Supp
SERVE
REAU

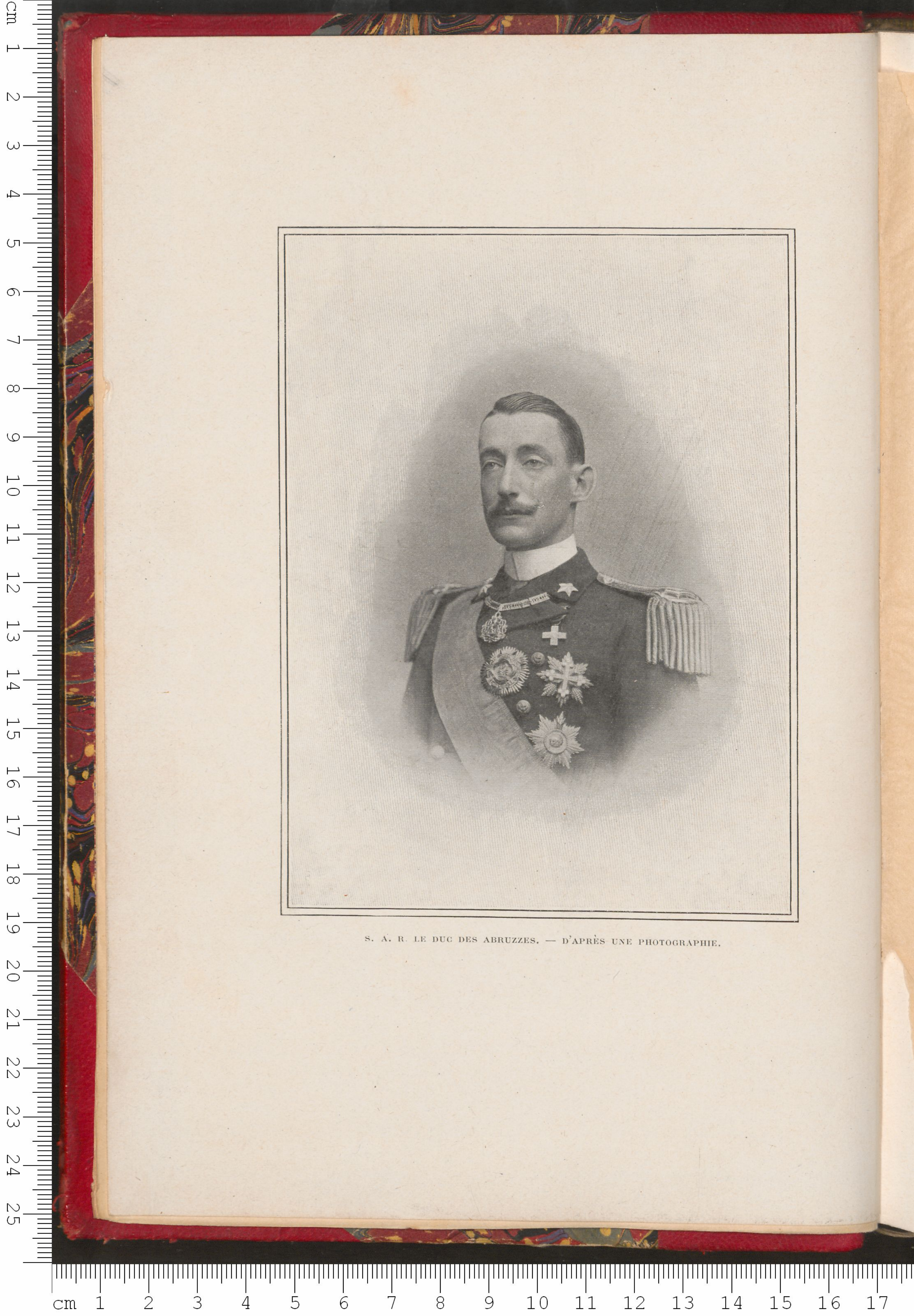






EXPÉDITION
DE L'ÉTOILE POLAIRE

DANS LA MER ARCTIQUE



S. A. R. LE DUC DES ABRUZZES. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

S. A. R. LE DUC DES ABRUZZES

EXPÉDITION
DE L'ÉTOILE POLAIRE

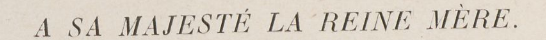
DANS LA MER ARCTIQUE

1899-1900

TRADUIT ET RÉSUMÉ PAR M. HENRY PRIOR



PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie
79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79
1904



A SA MAJESTÉ LA REINE MÈRE.

Que Votre Majesté me permette de dédier ces pages à la mémoire du Roi Humbert Ier.

C'est à l'appui moral et à l'assistance qu'Il a bien voulu me prêter, que je dois d'avoir pu accomplir ce voyage dont le succès Lui aurait causé une si grande joie, s'Il n'avait pas été frappé à mort par une main criminelle avant le retour de l'expédition.

En dédiant ce livre à la mémoire du Roi Humbert, je suis fier de remplir un devoir qui m'est dicté par la reconnaissance et d'exprimer ici toute l'affection que j'avais pour Lui et qui s'est encore accrue après sa mort.

Je prie Votre Majesté de croire à mon inaltérable dévouement.

LOUIS DE SAVOIE.

INTRODUCTION

Le but de l'expédition de l'*Étoile Polaire* était de se rendre, avec notre navire, près de quelque terre, située le plus au nord possible, d'y passer l'hiver et de continuer ensuite, en traîneaux, à s'avancer vers le Pôle. La limite que nous nous étions fixée n'a pas été atteinte, mais l'expédition en traîneaux, dirigée par le commandant Cagni, est parvenue à une latitude à laquelle aucun homme n'était encore arrivé et a prouvé qu'avec des hommes robustes et courageux, des chiens nombreux et choisis, on peut franchir l'océan Glacial Arctique jusqu'au parallèle le plus élevé.

On a souvent discuté le plus ou moins d'utilité des expéditions polaires. A ne considérer que l'avantage moral que l'on retire de ces expéditions, je crois qu'il suffit à compenser tous les sacrifices qu'elles coûtent. De même que les individus, en surmontant les difficultés qui peuvent se présenter à eux dans les luttes de chaque jour, se sentent plus forts pour en affronter de plus grandes, de même les nations doivent trouver, dans les succès remportés par leurs enfants, un encouragement à persévérer dans leurs efforts pour assurer leur grandeur et leur prospérité.

Notre expédition était composée d'Italiens et de Norvégiens. L'assistance empressée et désintéressée du capitaine Evensen et des Norvégiens, qui tous avaient l'expérience de la navigation au

milieu des glaces, nous a permis de faire arriver l'*Étoile Polaire* à la plus haute latitude qu'un navire ait atteint jusqu'ici près d'une terre au nord de l'Europe.

Le courage à toute épreuve, l'extrême persévérance dont ont fait preuve les Italiens qui ont pris part à l'expédition en traîneaux dirigée par le commandant Cagni, l'énergie physique et morale avec laquelle ils ont supporté toutes sortes de privations et de souffrances, ont donné à l'Italie la première place parmi les nations qui se sont le plus approchées du Pôle.

Pendant ce voyage, Italiens et Norvégiens se sont comportés comme s'ils eussent appartenu à une seule et même nation. Tous ont été pour moi non des subordonnés, mais des camarades. C'est pourquoi tous ont droit à ma reconnaissance, car tous se sont unis pour contribuer au succès de mon expédition. Ma reconnaissance s'adresse aussi à la mémoire des trois braves qui ont trouvé la mort pendant l'expédition en traîneaux. Honneur à eux qui ont sacrifié leur jeune existence à un noble idéal et puissent mon admiration, celle de leurs camarades de l'*Étoile Polaire* et celle du monde civilisé être une consolation pour leurs familles en deuil.

Avant de terminer cette introduction, j'éprouve le besoin de remercier S. E. le vice-amiral Morin, Ministre de la Marine, d'avoir bien voulu m'autoriser à faire exécuter une bonne partie de mon travail à l'Institut royal hydrographique et tous ceux qui ont contribué à la rédaction des parties narrative et scientifique de ce livre : le commandant Cagni, le docteur Cavalli, les lieutenants de vaisseau A. Alessio et G. Schoch, les professeurs Rizzo, Aimonetti, Palazzo, Cappa, Camerano, Salvadori, Pollonera, Giglio-Tos, Nobili, Parona, Mattirolo, Belli, Spezia, Colomba, Piolti, Ermanno Ferrero, le docteur Filippo de Filippi et le chevalier Vittorio Sella.

Novembre 1902.

"L'ÉTOILE POLAIRE" DANS LA MER ARCTIQUE

CHAPITRE PREMIER

Plan de l'Expédition. — Derniers préparatifs. — Le *Jason* devient l'*Étoile Polaire*. — Arrimage de l'*Étoile-Polaire*. — Vivres et provisions. — Départ de Rome. — Séjour à Christiania et départ de cette ville. — Dans la mer Blanche. — Arkhangel. — Les premières glaces dans la mer Arctique. — Premier mouillage. — Tentative pour traverser le canal Britannique par le passage Nightingale.

POUR atteindre le pôle, on avait préconisé, jusqu'à Nansen, le système de gagner, en navire, quelque terre située aux latitudes les plus élevées, d'y chercher un abri durant l'hiver et d'en faire partir les expéditions, en traîneaux, au printemps suivant. Nansen eut l'idée de se servir du courant qui charriait les glaces, dans le bassin Glacial Arctique, pour s'y faire transporter avec son bâtiment. Se trouvant au 84ᵉ degré parallèle et persuadé que le *Fram*, pendant la dérive, ne passerait point par le Pôle, il abandonna son navire et partit avec un seul de ses compagnons, pour se diriger vers le Pôle et de là vers l'archipel de l'Empereur François-Joseph. Au moyen de traîneaux, tirés par des chiens, qui étaient destinés à être sacrifiés les uns après les autres pour servir de nourriture, et en renonçant à toute possibilité de retraite, comme il l'avait déjà fait précédemment dans le Groenland, le courageux explorateur réussit à dépasser d'un pas de géant le parallèle atteint par ses prédécesseurs, et à porter à 227 milles du Pôle la zone connue de l'océan Glacial Arctique.

Répéter la tentative du *Fram* en se laissant emprisonner par les

glaces, le plus possible à l'est, c'était s'exposer à passer trois et peut-être quatre années dans la mer Polaire.

Or, si vif que fût mon désir d'arriver au Pôle, il ne l'était pas cependant au point de me décider à séjourner pendant des années dans ces régions désertes et glacées. Le danger de voir mourir les chiens par quelque maladie, le risque de se laisser aller à la dérive sur l'océan Glacial (voyage qui, s'il peut être répété avec les mêmes chances de succès, présente pourtant des hasards bien dangereux, même pour des vaisseaux construits comme le *Fram*), me dissuadèrent d'adopter cet itinéraire.

L'*Alert*, qui a hiverné à la terre de Grant, par 82° 27′, est le vaisseau qui est arrivé à la latitude la plus élevée près d'une terre. Si l'on réfléchit que souvent, sinon toujours, des bateaux à vapeur ont pu s'avancer dans le bassin compris entre le Groenland et l'Amérique, on comprendra que c'était là la voie la plus praticable. Mais deux expéditions, une norvégienne sur le *Fram* et une américaine sur le *Windward*, l'avaient déjà suivie. Le résultat de ces expéditions et les difficultés qui avaient assailli Markham pendant le trajet en traîneaux, m'engagèrent à renoncer à cette route et à me diriger sur l'archipel de l'Empereur-François-Joseph, qui s'étendait, on le savait d'une façon positive, jusqu'au 82e degré à peu près. Suivant les observations de Payer, de Nansen et de Jackson, on pouvait admettre la possibilité d'atteindre en bateau l'île du Prince-Rodolphe, le point le plus septentrional de l'archipel.

De la mer de Barents au cap Flora, la traversée pouvait être considérée comme sûre, et si même il n'était pas possible d'atterrir au point le plus septentrional de l'archipel, les îles situées au nord auraient en tout cas facilité de beaucoup la marche en traîneaux. Dans le doute de pouvoir atteindre l'île du Prince-Rodolphe, on devait faire en sorte de commencer la marche en traîneaux à partir du cap Flora, à une latitude d'environ 80°. De ce point au Pôle, il restait par conséquent à parcourir 600 milles pour aller et autant pour revenir : total 1 200 milles!

Pourrait-on franchir cette distance, avec les moyens dont on disposait, et durant le peu de mois pendant lesquels il est possible de marcher?

Le baron Wrangell, dans la Sibérie orientale, en se servant d'une quantité de traîneaux tirés par des chiens, traîneaux qu'il renvoyait lorsqu'ils devenaient inutiles, une fois les provisions consommées, put parcourir, dans les quatre expéditions qu'il dirigea le long de la côte en 1821, 1822, 1823, la distance de 647 milles en vingt-deux jours, de

698 milles en trente-six jours, de 782 milles en cinquante-sept jours et finalement de 1 326 milles en soixante-dix-huit jours. Peary, dans ses voyages sur l'*Inlandis*[1] du Groenland en 1892 et 1895, parcourut quatre fois en cent quarante jours la distance de 444 milles, de la baie de Mac-Cormik à celle de l'Indépendance. Mais restait à savoir si l'on pouvait également tenter, sur les glaces de l'océan Arctique, ce qu'il avait été possible de faire le long des côtes de la Sibérie et sur l'Inlandis du Groenland.

Nansen, pendant la saison la plus favorable pour la marche, soit du 14 mars au 15 mai, n'a pu dépasser une moyenne de 5 milles 1/2 par jour. Si donc, en marchant comme Wrangell et Peary, on pouvait faire en moins de cent jours les 1200 milles nécessaires pour atteindre le Pôle et en revenir, on n'aurait pas pu parcourir cette distance, en adoptant le système de Nansen, en moins de deux cents jours.

Or, dans les régions arctiques, pendant l'hiver, l'obscurité ne permet de rien faire, et pendant l'été, la neige amollie, les nombreux lacs et canaux qui se forment à cette époque, rendent la marche bien difficile. Par conséquent, on ne peut guère profiter pour l'expédition que de quatre-vingt-dix à cent jours, pendant les mois de février, mars, avril et mai.

Prises ainsi comme bases, les marches journalières de Nansen n'engageaient guère à tenter l'expédition. La difficulté de marcher rapidement sur les glaces de l'océan Arctique, au printemps, provient surtout des canaux qui s'y forment, même par les grands froids, et des « digues » produites par la superposition des champs de glaces. S'il n'y avait rien à faire pour diminuer le retard causé par ces canaux, il était du moins possible, en disposant d'un grand nombre de traîneaux, légèrement chargés et guidés chacun par un homme, de s'ouvrir, à force de bras, et assez rapidement, un chemin à travers les « digues »; la marche n'en aurait été ensuite que plus facile sur les glaces relativement plus unies. En emmenant un nombre d'hommes égal à celui des traîneaux, j'avais l'espoir de dépasser la moyenne journalière de Nansen et d'arriver à celle de Peary et de Wrangell.

En admettant qu'on pût arriver à une moyenne de 12 milles par jour, en fixant le poids maximum de chaque traîneau à 280 kilogrammes (de façon qu'il pût être facilement dirigé par les hommes et tiré par huit

1. On appelle *Inlandis* le manteau de glace qui recouvre l'intérieur du Groenland.

chiens), en assignant à chaque homme une ration de 1 250 grammes par jour (suivant la base adoptée par d'autres explorateurs), et à chaque chien une de 500 grammes, et en décidant également de sacrifier une partie des chiens pour servir de nourriture aux survivants, comment pourrait-on résoudre le problème d'atteindre le Pôle et de revenir au vaisseau dans un temps donné?

L'énorme distance de 1200 milles ne pouvait pas être franchie par un seul groupe de personnes. Ou les traîneaux auraient été trop chargés, ou bien on aurait dû, comme l'avait fait Nansen, en emmener un nombre supérieur à celui des hommes. Il fallait absolument établir des dépôts sur les terres les plus septentrionales, d'où, au moyen de groupes auxiliaires, on ferait transporter les vivres nécessaires pour envoyer en avant un petit nombre de personnes.

De là la nécessité de diviser le corps d'expédition en trois groupes formés chacun de plusieurs personnes. Un premier groupe, parti du cap Fligely, irait jusqu'au 85e degré parallèle et y porterait des vivres suffisants pour nourrir toute l'expédition durant cette première période, et pour assurer sa propre alimentation pendant le voyage de retour au vaisseau; un second groupe pousserait jusqu'au 88e degré parallèle, avec assez de provisions pour le reste de l'expédition dans sa marche vers le nord et pour sa propre nourriture pendant le trajet de retour; enfin, un troisième groupe partirait du 88e degré parallèle et s'avancerait jusqu'au Pôle.

A la vérité, on ne comptait guère pour le retour sur le dépôt de vivres laissé au cap Fligely, à cause des nombreuses raisons qui pouvaient éventuellement obliger les différents groupes à changer leur itinéraire, et à gagner directement le cap Flora pour y rejoindre le navire. Ainsi conçu, ce plan avait certainement ses côtés défectueux. Le plus grave de tous était le nombreux personnel et la grande quantité de matériel qu'il exigeait.

Bien que les hommes qui devaient composer la caravane pussent être choisis avec soin au moment du départ, il fallait cependant s'attendre à ne pas les trouver tous parfaitement aptes à ce genre de vie, et prévoir une notable augmentation de retards, causés par des incidents, d'autant plus fréquents que la caravane serait plus nombreuse. Malgré cela, ce plan présentait plusieurs avantages. D'abord la possibilité de choisir parmi nos hommes, ceux qui semblaient les plus forts, pour continuer le voyage, et de renvoyer les plus faibles; ensuite la grande quantité de

matériel qui aurait permis de remplacer ce qui aurait été avarié en route, sans perdre de temps à faire des réparations; enfin le grand nombre de chiens, qui non seulement serviraient à tirer les traîneaux, mais encore formeraient une réserve de vivres, qui ne nécessiterait pas de transport.

Ma première intention avait été de me rendre à l'archipel de l'Empereur-François-Joseph et d'y construire une maison, afin d'éviter d'y faire hiverner le vaisseau, comme l'avaient fait Wellman et Jackson. Cependant, dans la crainte de ne pas pouvoir renvoyer le navire en toute sûreté, et dans la pensée qu'il pouvait offrir à l'expédition de plus grandes commodités qu'une maison construite à la hâte, je me décidai à m'en servir comme habitation pendant l'hiver.

Le plan de la nouvelle expédition dans la mer Arctique était donc le suivant :

Partir d'Arkhangel, pas plus tard que le 10 juillet, pour le cap Flora et l'île de Northbrook, où on laisserait un dépôt de vivres pour huit mois et quatre embarcations. Se rendre dans la mer de la Reine-Victoria et là, sur les terres occidentales du groupe de l'Empereur-François-Joseph, on chercherait un endroit de mouillage sûr et le plus au nord possible.

Effectuer des expéditions en traîneaux pendant l'hiver et au printemps : les premières auraient pour objet de transporter des vivres sur les terres les plus septentrionales, les autres de chercher à atteindre la latitude la plus élevée.

Au retour de ces dernières expéditions, c'est-à-dire au commencement de l'été, on abandonnerait le lieu d'hivernage, ou bien, si la saison était trop avancée pour que le retour fût possible, on y passerait l'hiver une seconde fois. L'année suivante, avec ou sans vaisseau, on reviendrait au cap Flora.

Dans le cas où l'on ferait naufrage pendant l'automne, on s'ingénierait pour vivre avec les provisions du bord et celles qu'on aurait laissées au cap Flora, jusqu'à l'arrivée du vaisseau de secours, qui devait être expédié à cette localité deux ans après la date de notre départ. Si l'on ne pouvait pas faire autrement, on effectuerait le retour par la Nouvelle-Zemble et les îles du Spitzberg, suivant le cas, avec les embarcations laissées au cap Flora.

Le plan de l'expédition en traîneaux était conçu comme suit :

Avec douze hommes, quatre-vingt-seize chiens et douze traîneaux, on partirait du lieu d'hivernage, au printemps le plus tôt possible, pour se

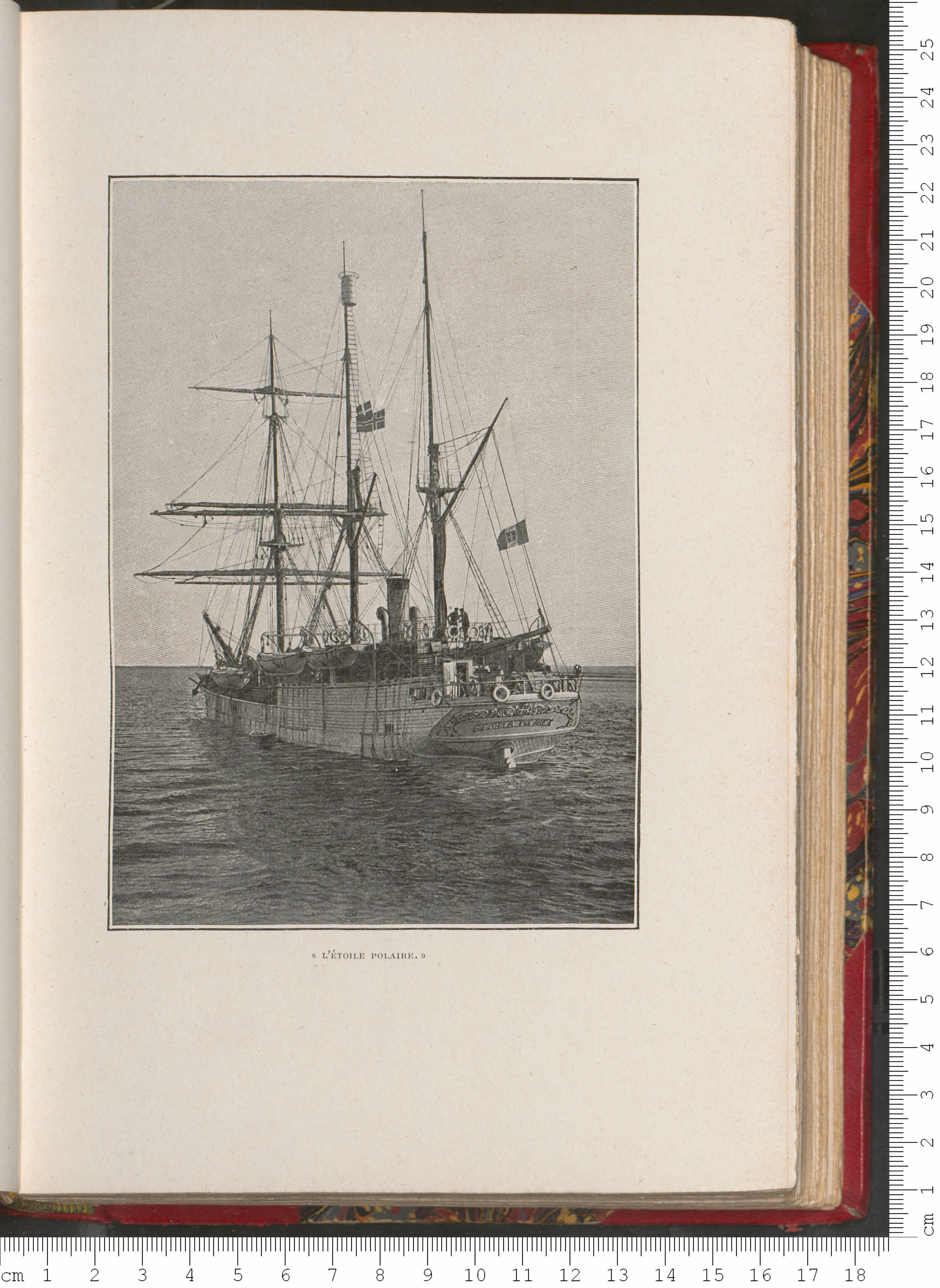
rendre aux dépôts préparés l'automne précédent, et de là, abandonnant la terre, on se dirigerait vers le Pôle à travers les glaces. Les provisions seraient calculées de façon à nourrir un groupe de quatre hommes pendant quarante jours, un second groupe de quatre hommes pendant soixante-dix jours et un dernier groupe, également composé de quatre hommes, pendant quatre-vingt-dix jours. Le premier groupe, avec des provisions pour quarante jours, reviendrait au vaisseau après quinze jours de marche, à partir du dernier dépôt, qu'on suppose à 82° au cap Fligely. Le second, avec des vivres pour soixante-dix jours, se séparerait du reste de l'expédition après trente jours de marche. Le dernier enfin s'avancerait autant que possible dans la direction du Pôle, en marchant quarante jours à partir du cap Fligely. Dès leur séparation, les groupes deviendraient absolument indépendants les uns des autres.

Grâce au dépôt que j'espérais laisser au cap Fligely, je comptais partir de cette latitude avec des vivres suffisants pour les différents groupes ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus, et j'avais bon espoir que le dernier groupe réussirait à atteindre le Pôle et à revenir au vaisseau, que je supposais stationner au 80e degré. Quelle que fût la distance qu'on pourrait arriver à parcourir journellement, ce plan ne devait pas subir d'altérations.

L'expédition devait non seulement chercher à parvenir à la latitude la plus élevée, mais encore faire des observations sur la pesanteur et le magnétisme terrestre, et recueillir toutes les informations possibles, sur la faune et la flore de l'archipel de l'Empereur-François-Joseph.

Le chien est, sans aucun doute, le plus utile de tous les animaux qui peuvent servir à l'homme dans les expéditions en traîneaux, sur la glace des mers polaires. Il a le grand avantage de manger son semblable en cas de nécessité, ce que ne font ni les chevaux, ni les rennes. Il pèse peu, et on peut facilement le transporter sur de légères embarcations ou sur la glace. Enfin sa mort représente une perte de forces peu considérable, en comparaison de celle causée par la mort d'un renne ou d'un cheval.

Les meilleurs chiens de traîneaux se trouvent dans le Groenland et dans la Sibérie orientale; mais le Gouvernement danois en avait à cette époque défendu l'exportation du Groenland, et il est difficile de se les procurer dans la Sibérie orientale. Il ne nous restait donc que les chiens de la Sibérie occidentale, et en 1898, nous en commandâmes cent vingt



« L'ÉTOILE POLAIRE. »

à Alexander Trontheim, qui avait déjà procuré ceux dont s'était servi Nansen.

Le *Jason*, baleinier destiné à la chasse aux phoques, était, par la solidité de sa construction et celle de sa machine, le meilleur des vaisseaux qui fussent en vente au mois de janvier 1899.

Il avait été construit à Sande Fjord en 1881, et pouvait porter un chargement de 570 tonnes. Ses dimensions étaient : longueur du pont, 40 mètres; largeur, $9^{m}25$; tirant d'eau, de 5 mètres à $5^{m}50$. La machine, de 60 chevaux nominaux, pouvait donner une vitesse de 6 à 7 milles. Le vaisseau était muni d'une chaudière neuve, d'une hélice et d'un gouvernail de rechange; il n'avait ni puits d'hélice, ni puits de gouvernail.

Le *Jason* se préparait à partir pour la chasse aux phoques, sous le commandement du capitaine Evensen, un des capitaines baleiniers les plus hardis et les plus expérimentés. La destination du vaisseau étant changée on enleva toutes les caisses de fer qui occupaient la cale, à l'exception de quatre, qui servirent pour la provision d'eau douce; on déchargea le charbon et on expédia le bâtiment à Laurvik, au chantier de M. Colin Archer, pour lui faire faire toutes les réparations exigées par la nouvelle campagne. Ces travaux, de trois sortes, concernaient la coque, la mâture et les aménagements.

On changea le nom de ce vieux vaisseau, qui avait déjà navigué dans les mers arctiques et antarctiques et qui était devenu célèbre pour avoir servi à Nansen lorsqu'il se rendit au Groenland. Le but de l'expédition était d'atteindre un point, dont le zénith est voisin d'une étoile brillante, connue de tout le monde, du savant comme du laboureur. Quel nom pouvait mieux convenir au vaisseau, que celui d'*Étoile Polaire*?

Celui qui, ne connaissant les glaces des mers polaires que par les descriptions qu'il en a lues dans des récits de voyage, tenterait d'y conduire un vaisseau, avec un équipage entièrement composé d'hommes manquant de la pratique des glaces, exposerait par un faux amour-propre, et dès le commencement, l'expédition à un échec.

Je renonçai donc à emmener un équipage composé exclusivement d'Italiens, et je me décidai à choisir un commandant norvégien, homme sûr et expérimenté, auquel je confierais la direction du navire au milieu des glaces; j'engagerais un équipage de même nationalité, auquel j'adjoindrais des matelots et des guides de montagne italiens, qui auraient pour mission spéciale de prendre part à l'expédition en traîneaux.

L'objet principal de l'expédition, telle qu'elle avait été conçue, était la marche sur les glaces de l'océan Arctique, et l'on devait, par conséquent, s'occuper tout spécialement du choix des hommes que l'on y destinait. Déjà, depuis l'été de 1898, le second de l'expédition avait été choisi. C'était le capitaine de corvette Humbert Cagni, qui se chargea de tout ce qui concernait les observations scientifiques.

Je désignai le lieutenant de vaisseau François Querini, pour le seconder dans les observations et pour diriger un groupe de l'expédition en traîneaux. Le médecin de l'expédition fut le docteur Achille Cavalli Molinelli. Bien que ce dernier n'eût pas été destiné alors à prendre part à l'expédition en traîneaux, il se montra dans la suite si plein d'expérience et de courage, que je le désignai comme un des chefs de groupe, durant la marche vers le Pôle.

Outre les chefs de groupe, tous les hommes qui étaient destinés à faire partie de l'expédition devaient être doués d'une force de résistance physique et morale peu commune. Déjà, lors de mon voyage à l'Alaska, je m'étais convaincu que de tels hommes se trouvaient plus facilement parmi les guides de nos Alpes et parmi nos marins que partout ailleurs.

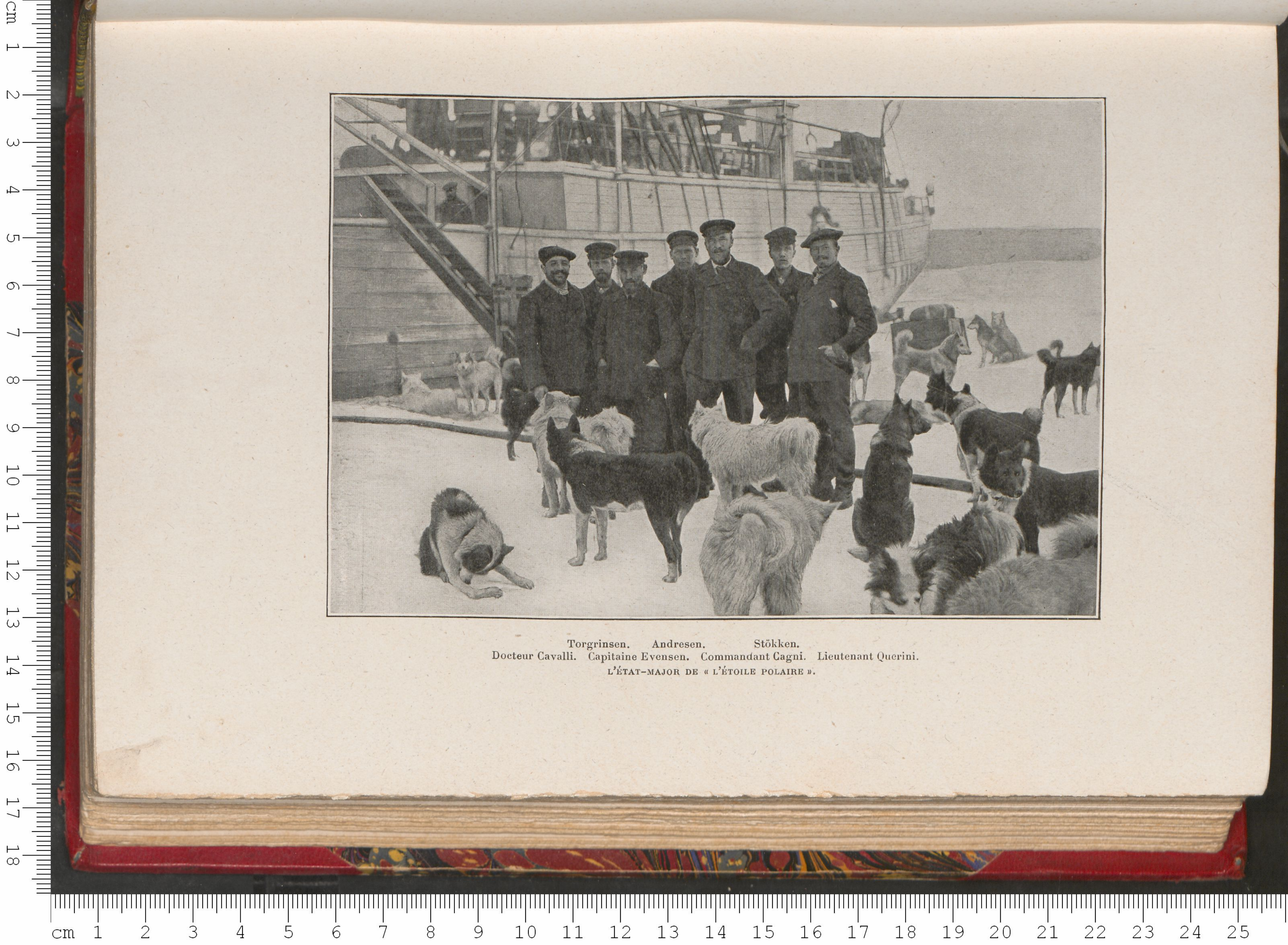
En conséquence, j'emmenai quatre guides et deux matelots de la marine royale, qui devaient nous être spécialement utiles, lorsqu'il s'agirait de transporter les embarcations sur les traîneaux.

Comme capitaine, on choisit immédiatement Evensen, qui, devenu libre par la vente du *Jason*, accepta avec empressement de faire partie de notre expédition. On engagea ensuite un second, deux mécaniciens, un maître d'équipage, un charpentier et trois chauffeurs. Tous venaient de bon cœur, conscients des dangers auxquels ils s'exposaient, remplis du désir de contribuer par leur courage et leur activité, à dévoiler le mystère qui entoure encore le Pôle arctique et à enrichir la science par de nouvelles observations.[1]

1. L'expédition était donc composée comme suit :

S. A. R. Louis de Savoie, lieutenant de vaisseau, 26 ans, commandant de l'expédition. Humbert Cagni, capitaine de corvette, 36 ans, commandant en second de l'expédition et chargé des observations scientifiques. François Querini, lieutenant de vaisseau, 31 ans, chargé des collections minéralogiques et destiné également à assister le commandant Cagni dans les observations scientifiques. Achille Cavalli Molinelli, médecin de première classe, de la marine royale, 33 ans, médecin de l'expédition et chargé des collections zoologiques et de ce qui concernait la botanique.

Carl Julius Evensen, 47 ans, Norvégien, capitaine de l'*Étoile Polaire*. Andreas Andresen, 28 ans, Norvégien, second de l'*Étoile Polaire*. Henrik Alfred Stökken, 24 ans, Norvégien,



Torgrinsen. Andresen. Stökken.
Docteur Cavalli. Capitaine Evensen. Commandant Cagni. Lieutenant Querini.
L'ÉTAT-MAJOR DE « L'ÉTOILE POLAIRE ».



L'ÉQUIPAGE DE « L'ÉTOILE POLAIRE ».

L'expédition fut pourvue de vivres pour quatre années.

On fit la plus grande partie des provisions en Danemark et en Norvège, et l'on s'en tint aux vivres qui avaient été choisis par Nansen à la première expédition du *Fram*, et par Sverdrup à la seconde.

On ne prit qu'une petite quantité de vins et de liqueurs; s'il est vrai que l'abus de l'alcool soit nuisible dans les régions polaires, cependant son usage modéré non seulement est salutaire, mais encore a une excellente influence morale en contribuant à conserver la bonne humeur de l'équipage.

Pour les provisions prises en Italie, on adopta le système de les préparer

premier mécanicien. Anton Torgrinsen, 30 ans, Norvégien, second mécanicien. Giuseppe Petigax, 38 ans, de Courmayeur, val d'Aoste, guide. Alessio Fenoillet, 37 ans, de Courmayeur, val d'Aoste, guide. Cipriano Savoie, 30 ans, de Pré-Saint-Didier, val d'Aoste, guide. Felice Ollier, 30 ans, de Courmayeur, val d'Aoste, guide. Giacomo Cardenti, second maître de manœuvre, marine royale, 32 ans, Porto Ferraio. Simone Canepa, matelot de deuxième classe, marine royale, 21 ans, Varazze (province de Gênes). Ces six compagnons étaient destinés à faire partie de l'expédition en traîneaux.

Venaient ensuite : Gino Gini, 35 ans, Acquapendente (province de Rome), cuisinier. Carl Christian Hansen, 37 ans, de Laurvik, maître de manœuvre. Ditman Olavesen, 25 ans, de Tönsberg, charpentier. Hans Magnus Dahl, 21 ans, de Christiania, chauffeur. Johan Johansen, 42 ans, de Sande Fjord, chauffeur. Ole Johansen, 25 ans, de Laurvik, chauffeur.

en boîtes de 25 kilos, contenant chacune une seule qualité de vivres, système que l'on aurait bien dû suivre pour le reste de nos provisions. Il aurait été ainsi beaucoup plus facile de manier les différentes caisses, et comme on aurait su exactement ce que chacune d'elles contenait, il aurait été beaucoup plus aisé de vérifier à un moment donné ce qui restait de chaque espèce.

On emporta en abondance des fourrures et des vêtements de laine, ainsi que des gants et des bonnets de fourrure et de laine. On prit aussi des couvertures de laine en abondance, des édredons, des lits et deux tentes de campement pour le cas où l'expédition devrait quitter le vaisseau. Quant au matériel qui devait servir au trajet sur la glace, on s'en remit aux indications du professeur Nansen.

Outre les observations météorologiques ordinaires que nous devions faire dans le lieu d'hivernage, nous avions arrêté d'en faire d'autres plus importantes qui concernaient l'astronomie en général, la pesanteur et le magnétisme terrestre; nous prîmes ainsi toute une collection d'instruments ou d'appareils de physique.

J'avais eu l'idée de me servir de ballons captifs pendant l'expédition en traîneaux. Étant donné que le poids d'un traîneau est de 280 kilogrammes et qu'un mètre cube de gaz peut soulever un poids d'environ 1 kilogramme, en attachant un petit ballon de 440 mètres cubes[1] à un traîneau, on pourrait le transporter, ce qui permettait à seize chiens attelés à deux traîneaux mis l'un sur l'autre de ne tirer effectivement que le poids d'un seul. Dans le cas où un coup de vent ou quelque autre accident nous aurait fait perdre nos ballons, la chose n'aurait pas eu d'inconvénients excessifs, puisque nous aurions pu également continuer notre marche : et si même nous ne pouvions nous servir de ces ballons que pendant quelques jours, ils nous seraient également très utiles en nous aidant à surmonter les obstacles les plus considérables, ceux qui sont le plus près des côtes. Nous commandâmes donc quatre de ces ballons et les appareils nécessaires pour la production de l'hydrogène.

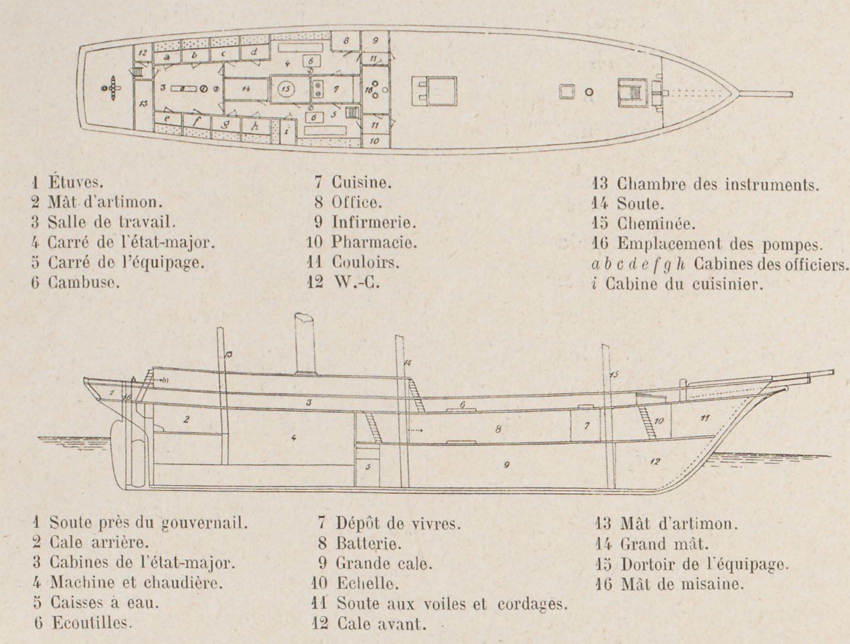
L'ensemble des frais occasionnés par l'expédition fut de 922 000 lires.

Nos différents préparatifs nous avaient occupés de la fin de janvier au commencement de mai. Le 7 mai, tous les membres de l'expédition quit-

1. Le poids d'un de nos ballons était d'environ 160 kilogrammes.



tèrent Rome pour se rendre en Norvège, salués à la gare par S. M. le roi Humbert et par les officiers de la marine royale. Le 28 mai, les travaux les plus importants étaient achevés et l'*Étoile Polaire* quittait le chantier



LES AMÉNAGEMENTS DE « L'ÉTOILE POLAIRE ».

Archer à Laurvik, pour se rendre à Christiania. Notre séjour à Christiania dura jusqu'au 12 juin. D'aimables invitations, d'augustes visites et divers incidents nous occupèrent pendant ces deux semaines. Le 8 juin, nous passâmes la soirée à Lijsaker chez le professeur et Mme Nansen. En quittant nos aimables amphitryons à une heure avancée de la nuit, — une nuit splendide et claire comme le jour — après une joyeuse soirée pendant laquelle on avait même dansé, nous éprouvâmes un sentiment de tristesse en pensant aux régions glacées vers lesquelles nous nous dirigions, régions où il faudrait forcément oublier les danses!

Le 9 juin, nous eûmes la visite de LL. AA. RR. le prince et la princesse de Naples. Leur présence nous réconforta et nous leur fûmes reconnaissants des vœux de bon voyage qu'ils nous exprimèrent.

Le 12 au matin, nous étions prêts à lever l'ancre.

S. M. le roi de Suède et Norvège nous envoya par dépêche les vœux qu'il faisait pour l'heureuse issue de l'expédition. Tous les bâtiments présents

sur la rade étaient pavoisés. Plusieurs personnes de nos connaissances se rendirent à bord. Des dames nous apportèrent des fleurs.

A onze heures, nous quittâmes Christiania, salués par les vaisseaux de guerre et par les canons du fort. Nous fîmes route vers la mer Blanche. Dans la matinée du 28, nous commençâmes à voir de loin le cap Sviatoss-Noss, et, en même temps, nous eûmes les premiers indices des glaces, signalées par la couleur blanchâtre du ciel. A l'horizon nous aperçûmes des formes étranges qui, lorsque nous nous en fûmes rapprochés, se trouvèrent être des blocs de glace. La proue de l'*Étoile Polaire* les rompait facilement, nous avancions sans difficulté et nous rejoignîmes bientôt un bateau à vapeur qui naviguait devant nous. Notre hélice, placée très bas, et le bordé extérieur de notre vaisseau, excessivement solide et n'ayant à redouter ni les heurts ni les aspérités de la glace, nous permettaient de continuer notre route avec rapidité.

Nous arrivâmes à Arkhangel dans la matinée du 30 juin, et nous jetâmes l'ancre à Solombol.

Après avoir fait les visites officielles au gouverneur, S. E. le général Engelhardt, et au vice-gouverneur, le prince Gortschakoff, je voulus aller voir nos chiens avec M. Cook, le vice-consul anglais.

Lorsque nous entrâmes dans le lieu où ils se trouvaient, ils se dressèrent contre nous sur leurs pattes de derrière et se mirent à hurler furieusement. Leur aspect n'était pas des plus rassurants; mais à peine en eus-je caressé quelques-uns, que je m'aperçus qu'ils étaient moins féroces qu'ils n'en avaient l'air à première vue. Ils se couchèrent et je pus les examiner attentivement. Ils me parurent très maigres.

En voyant dans un tel état ces chiens sur lesquels j'avais tant compté, je commençai à craindre qu'ils ne fussent pas capables de parcourir les distances que j'avais fixées. Trontheim avait beau me répéter que l'on ne devait pas les juger sur l'apparence, il ne réussissait pas à me convaincre, et les marches de Peary et de Wrangell me semblaient difficiles avec de tels animaux.

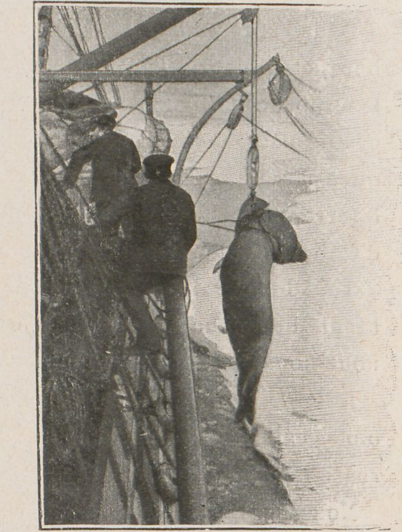
Ce n'était certes pas une chose aisée que d'installer tous ces chiens sur le pont de notre vaisseau, encombré comme il l'était déjà. Nous fîmes construire deux rangées superposées de cages que l'on plaça des deux côtés du pont, le long des murailles du navire. La première rangée était fixée sur le sol et la seconde se trouvait à la hauteur d'un mètre. Les cages étaient séparées les unes des autres par des cloisons de bois.



LE CHENIL DE NOS 121 CHIENS, A ARKHANGEL.

Dans chaque cage on mit quatre chiens : chacun d'eux fut lié par une chaîne à l'un des quatre angles, de façon qu'il ne leur était pas possible de se mordre entre eux, tout en ayant la faculté de se mouvoir suffisamment pour boire et pour manger.

Les cages furent munies en haut et en bas de caillebottis et de toiles cirées, de façon que l'on pût les laver aussi souvent que cela était nécessaire, tout en tenant les chiens au sec. Ce fut une excellente idée, car, grâce à cette disposition, nos chiens vécurent un mois à bord sans avoir trop à souffrir. Ils restèrent assez tranquilles, et, à notre grande satisfaction, ne nous causèrent pas trop d'ennuis.



L'UNIQUE MORSE CAPTURÉ PAR L'EXPÉDITION.

Le 3 juillet, une agréable surprise nous attendait à notre réveil. Le comte Oldofredi, le comte Rignon, le chevalier Silvestri et le colonel Nasalli venaient d'arriver de Moscou. Le comte Oldofredi nous apportait les salutations de Leurs Majestés et une quantité de cadeaux de la reine et des duchesses Lœtitia et Hélène d'Aoste. Ainsi qu'elles l'avaient déjà fait à l'occasion d'autres expéditions, elles avaient imaginé de renfermer dans des boîtes, avant notre départ, une foule d'objets divers qui, à des époques fixées d'avance, devaient être distribués à tout le monde, aux officiers comme aux hommes d'équipage.

Outre cette aimable visite, nous eûmes encore, le jour suivant, celle de S. E. l'ambassadeur comte Morra de Lavriano, qui me présenta les vœux du personnel de l'ambassade de Saint-Pétersbourg, fixés sur le rouleau d'un graphophone.

Le 9 juillet, le navire, dûment pavoisé, saluait au passage le grand-duc Wladimir, qui revenait du port de Catherine. Il eut l'obligeance de venir visiter notre vaisseau et nous exprimer les souhaits qu'ils faisait pour l'heureux succès de notre expédition.

Notre départ avait été fixé au 12 juillet.

Le jour précédent, dans une chapelle que l'on eut la bonté de faire

ouvrir sur notre demande, ceux d'entre nous qui étaient catholiques assistèrent à la célébration de la sainte messe. En ce moment, certes, plus d'une prière s'éleva au Ciel et lui demanda de bénir notre entreprise et de protéger nos familles.

Dans l'après-midi, les chiens furent conduits sur un ponton le long du bord, et l'un après l'autre installés dans les chenils. Sur le soir, après que le drapeau national et celui de Norvège eurent été hissés au haut du grand mât, l'*Étoile Polaire* levait l'ancre et descendait la Dwina, remorquée par deux petits bateaux à vapeur. Le Dr Cavalli et moi nous restâmes à terre, pour passer encore cette dernière soirée avec nos amis venus d'Italie, et le lendemain matin nous quittâmes définitivement Arkhangel.

Tout le long du chemin, les drapeaux s'abaissaient sur notre passage, tandis que nous naviguions entre les radeaux chargés de bois et que nous nous dirigions rapidement vers la barre de Berezov.

L'*Étoile Polaire*, poussée par l'hélice, se mit en mouvement dans les ondes calmes du port et disparut dans l'éloignement, tandis qu'un croiseur russe la saluait une dernière fois par le signal de : Bonne campagne !

Nous perdîmes de vue la Dwina par une splendide soirée. Quoique excessivement chargé, le vaisseau avançait rapidement dans la mer Blanche.

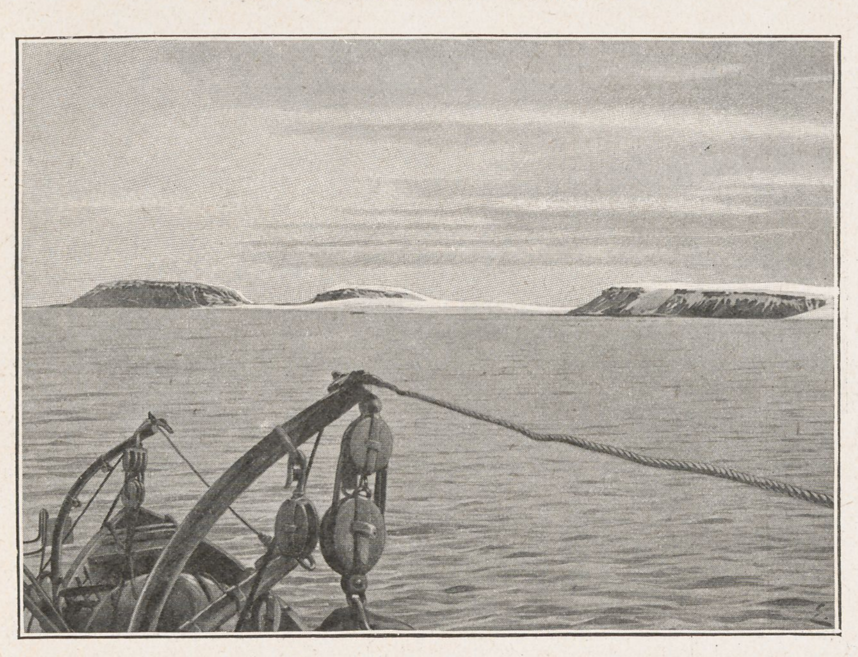
Nous rencontrâmes les premières glaces dans l'après-midi du 17 juillet. C'étaient de longues bandes qui n'avaient d'importance que parce qu'elles étaient les avant-coureurs de masses plus considérables. Pendant la nuit, ces masses devinrent en effet plus grandes et, le matin suivant, au milieu d'épais brouillards, nous fûmes arrêtés par le *pack*[1], à environ 75° 14′ de latitude.

La perte de temps m'inquiétait énormément, car je comprenais qu'il nous aurait été difficile d'atteindre l'archipel de l'Empereur-François-Joseph, si les obstacles nous arrêtaient déjà, alors que nous en étions éloignés de 300 milles.

Le soleil étincelait sur les pointes aiguës des *hummocks*[2], et se reflétait dans les lacs d'eau douce formés sur la banquise, qui commençait à fondre. De notre pont il semblait impossible d'avancer. Mais en montant

1. Le *pack* est un amas de glace en dérive, formé de masses séparées et dont on ne voit pas les limites. Il est *ouvert* quand ces différentes masses de glace ne se touchent pas et *fermé* quand elles sont pressées les unes contre les autres.

2. Amoncellements de glace plus ou moins élevés et produits par la pression des champs de glace les uns contre les autres.



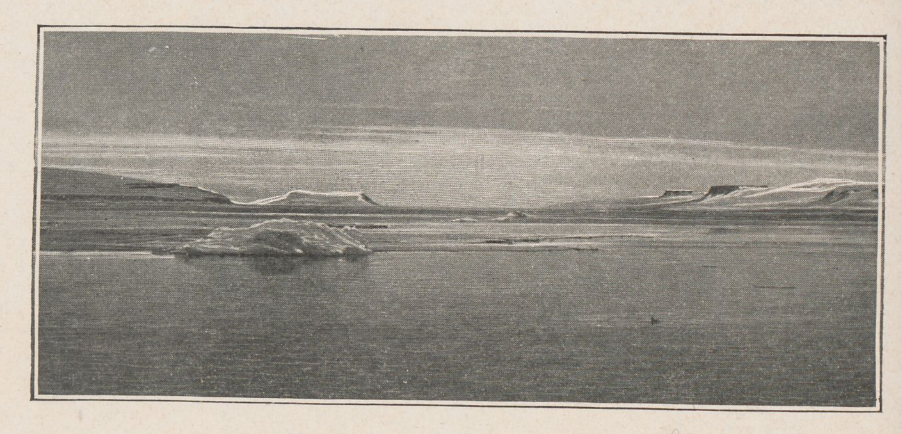
DANS L'ILE DE NORTHBROOK. — LES CAPS FLORA ET GERTRUDE.

sur les haubans, dans la hune, ou au haut du grand mât dans le nid de corbeau[1], à mesure que l'on s'élevait, on s'apercevait que ce que nous avions cru un seul et immense plateau de glace, était divisé en une quantité d'îlots larges de 300 à 500 mètres, et séparés par des canaux dans lesquels le vaisseau pouvait fort bien naviguer. Le capitaine monta lui-même dans le nid de corbeau et, au moyen d'une puissante longue-vue, il se mit à chercher la meilleure route pour continuer notre marche.

C'est alors que notre carène commença à être heurtée violemment par les masses de glaces. Cette glace n'était cependant ni très épaisse ni très forte et la proue ouvrait facilement sa route en la heurtant. La couleur du ciel nous paraissait favorable[2].

1. Lieu de vedette des baleiniers. C'est un tonneau de la hauteur d'un homme, sans couvercle et qui a le fond mobile, de façon qu'une personne puisse y pénétrer; il est ordinairement placé au haut du grand mât ou du mât de misaine, à 15 ou 20 mètres au-dessus du niveau de la mer. Il est indispensable aux navires qui naviguent au milieu des glaces, car à cette hauteur on peut découvrir les canaux qui ne sont pas visibles du pont.

2. Même lorsqu'on n'arrive pas à voir l'eau libre, il est facile d'en deviner la présence au milieu du pack par la couleur de la portion du ciel qui se trouve précisément au-dessus et qui est foncée, tandis que tout le reste est clair, à cause du reflet de la glace.



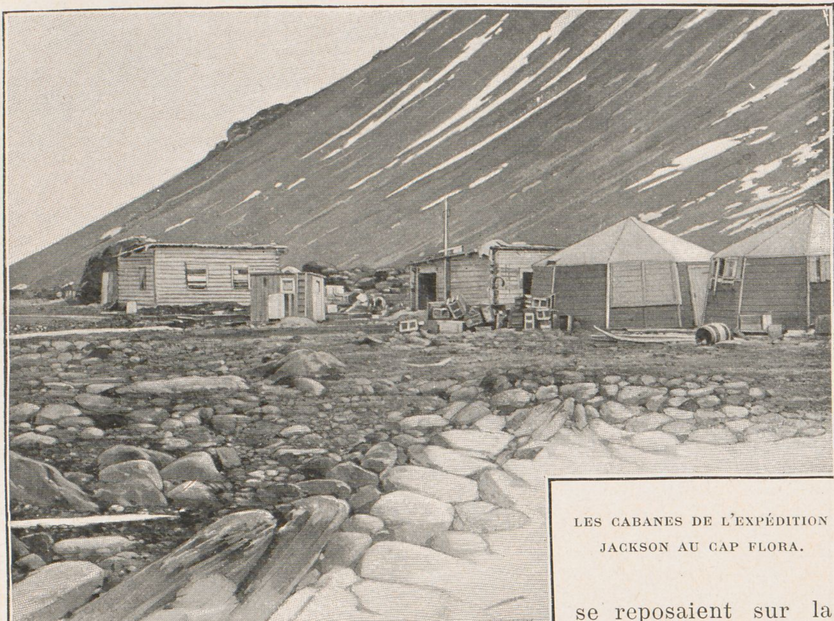
DANS LE DÉTROIT DE NIGHTINGALE. — LE CANAL DE BATES.

En effet, nous ne rencontrâmes bientôt plus de glaces et nous continuâmes librement notre route jusqu'à la nuit du 20, où nous pûmes distinguer les contours indécis de l'île de Northbrook. L'archipel de l'Empereur-François-Joseph était devant nous et nous y étions arrivés facilement.

Lentement, les grandes masses rocheuses du cap Flora et du cap Gertrude s'élevèrent à l'horizon, tandis qu'au couchant apparaissaient les îles de Bell et de Mabel, semblables à celle de Northbrook. Lorsque nous en fûmes plus rapprochés, nous aperçûmes, sur la vaste grève, les cabanes de l'expédition Jackson, et nous entendîmes le bruit étourdissant des oiseaux qui volaient sur les rochers. Quelques morses, qui



DANS LE DÉTROIT DE NIGHTINGALE. — LE CAP FLORA.



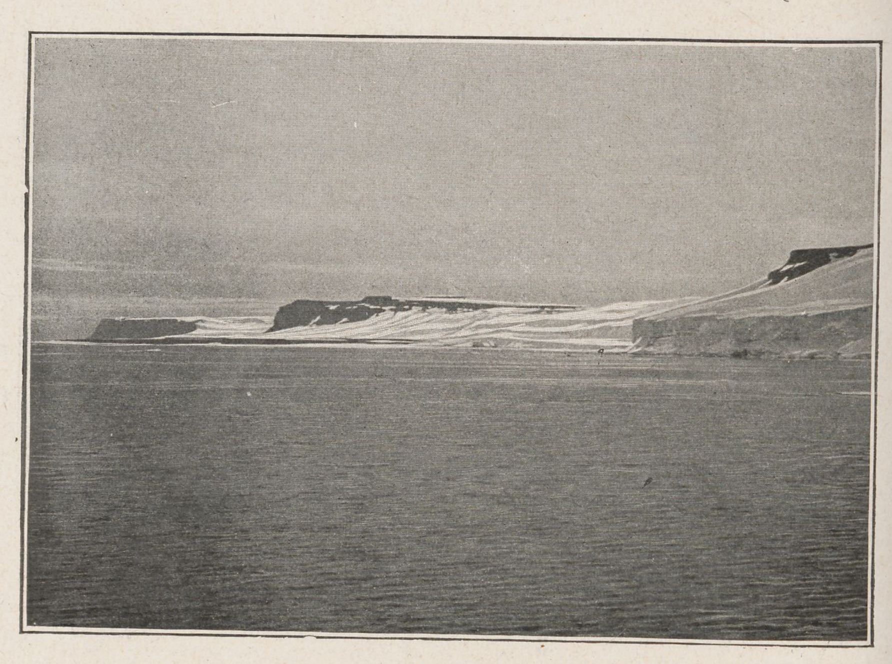
LES CABANES DE L'EXPÉDITION JACKSON AU CAP FLORA.

se reposaient sur la glace, plongèrent dans la mer à notre arrivée et se mirent à suivre en troupe notre vaisseau.

La grève verdoyante, les cabanes de Jackson, la mer libre, qui au sud s'étendait à perte de vue, les oiseaux qui volaient par milliers sur les roches, la journée splendide et tiède, tout nous fit paraître cet endroit moins septentrional qu'il ne l'était en réalité, et notre première impression du cap Flora fut excellente.

Nous ne tardâmes guère à débarquer. Nous désirions visiter les cabanes dans lesquelles d'autres explorateurs avaient vécu, pendant trois ans (1894-1897), loin du monde civilisé. Ensuite nous espérions trouver quelque nouvelle de l'expédition Wellman, qui était arrivée l'année précédente au cap Tegethoff, dans l'archipel de l'Empereur-François-Joseph, et qui devait être ramenée en Europe pendant l'été par le baleinier la *Capella,* parti de Norvège peu de temps après l'*Étoile Polaire.*

Les cabanes de l'expédition Jackson étaient au nombre de cinq. La maison qu'avait habitée l'expédition, adossée à de grands rochers qui la protégeaient contre les tempêtes du nord-ouest, semblait avoir été quittée récemment par les explorateurs, mais les vivres qu'on avait laissés dans les deux cabanes qui avaient servi de magasins, étaient presque tous gâtés.



ASPECT DES TERRES ARCTIQUES : LES CAPS FORBES, STEPHENS ET GRANT.

A un demi-kilomètre de distance et au bord de la mer, se trouvaient les restes de l'habitation qui avait été le refuge de l'*Eira*. Là, quelques hommes avaient passé tout un hiver, incertains de leur avenir, mais ils n'avaient pas perdu courage et, grâce à l'énergie et à l'habileté de leurs chefs, ils avaient réussi à retourner dans leur pays.

Nous nous imaginions être les premiers voyageurs qui fussent arrivés dans cet endroit, cette année-là. Quelle ne fut donc pas notre surprise en trouvant un billet laissé par le commandant de la *Capella*! Ce navire était arrivé le 15 juillet au cap Flora, et, n'ayant pas trouvé trace de l'expédition Wellman, il était reparti pour la rechercher au cap Tegethoff. En naviguant plus au levant que nous, la *Capella* avait trouvé la mer libre sans interruption.

L'équipage se mit à débarquer des vivres pour huit mois ainsi que 5 tonnes de charbon; ce dépôt nous aurait donné la possibilité de vivre jusqu'à l'été suivant dans le cas où, par quelque accident arrivé à notre navire, nous aurions été obligés de rebrousser chemin.

Le 26 juillet, bien que le brouillard persistât, je résolus de lever l'ancre

et d'entrer dans le passage de Nightingale, où nous ne tardâmes pas à nous trouver.

Devant nous le passage semblait être libre et nous continuions d'avancer à grande vitesse, en nous arrêtant cependant chaque demi-heure pour jeter la sonde. Sur la pointe de l'île de Bell, nous entrevîmes la maison de bois que Leigh-Smith y avait bâtie. Une quantité de phoques, qui se tenaient près de leurs trous, s'y cachaient lorsque notre navire passait à côté d'eux, tandis que des groupes de morses restaient immobiles. Nous réussîmes à nous approcher de trois d'entre eux. Quelques coups de fusil réveillèrent ces dormeurs ; en un instant, ils disparurent dans les flots et, délivré de leur poids, le bloc de glace sur lequel ils se trouvaient, se mit à danser dans tous les sens. Nous nous précipitâmes sur la glace avec des crampons, pour empêcher que l'un d'eux, qui était blessé à mort, ne tombât dans la mer. A grand'peine l'immense animal fut hissé sur le pont, après quoi on lui enleva la peau, que nous rapportâmes en Italie. Ce fut le seul morse que nous tuâmes.

Nos épreuves ne tardèrent pas à commencer. Le passage de Nightingale était difficilement praticable. La glace nous arrêtait sans cesse. Nous dûmes faire des crochets et des zigzags nombreux, si bien que, le 28 juillet au soir, nous n'étions encore qu'au nord de l'île Bruce, à l'entrée du canal Britannique.



CHAPITRE II

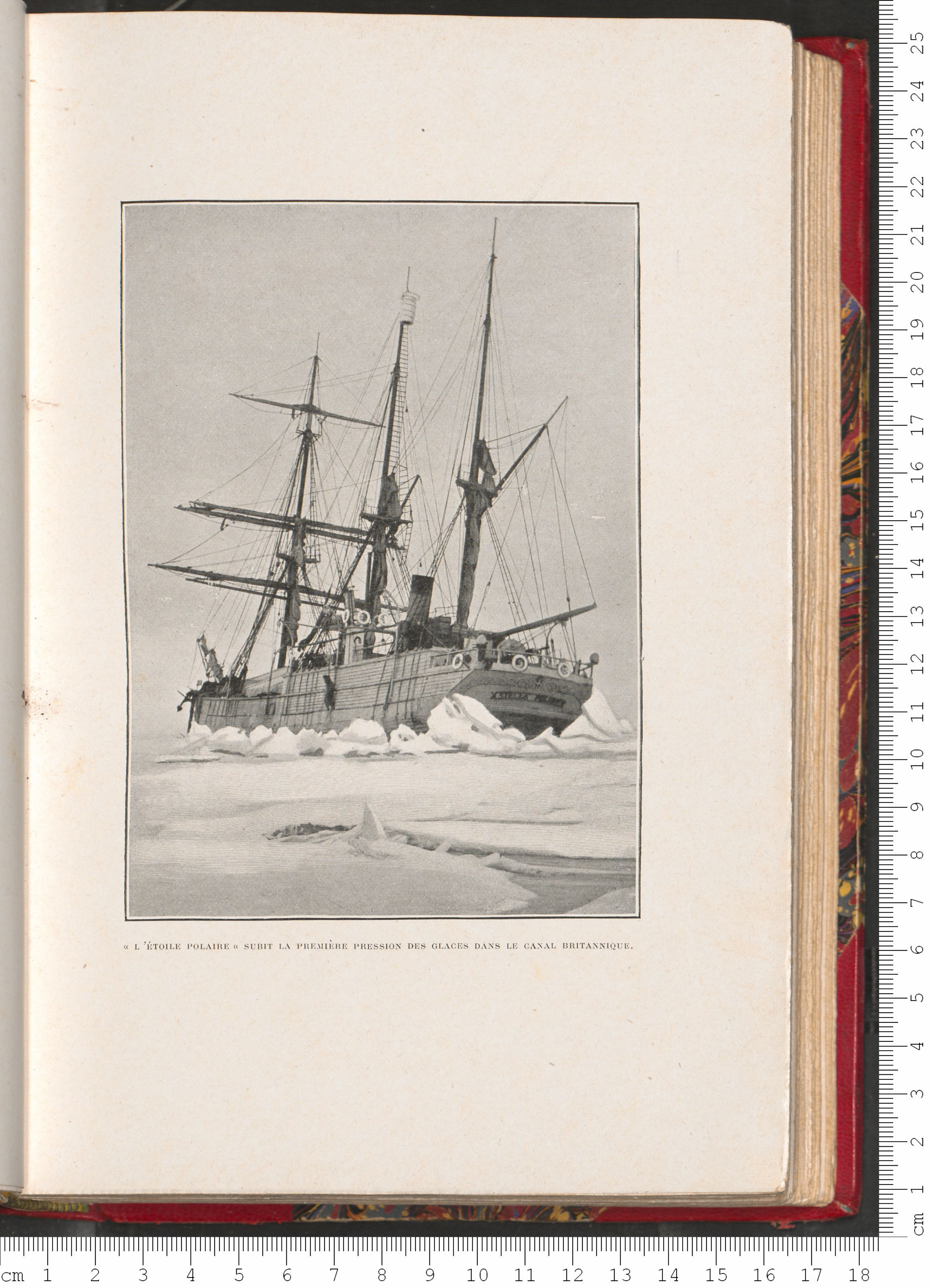
Dans les mers de Barents et de la Reine-Victoria. — Près de l'île de Bruce. — Notre journée à bord. — Première pression de la glace. — Nous rencontrons la *Capella*. — L'*Étoile Polaire* atteint 82° 04'. — L'île du Prince-Rodolphe. — La terre la plus septentrionale de l'archipel de l'Empereur-François-Joseph. — Le cap Fligely. — Les ours. — Les chiens dans la baie de Teplitz. — Excursion dans l'île.

Nous restâmes trois jours (29, 30, 31 juillet), dans un bassin, à l'extrémité septentrionale de l'île de Bruce, où nous étions complètement entourés de champs de glace et presque continuellement enveloppés de brouillards souvent fort épais. Nous profitâmes de ce repos forcé pour faire sortir les chiens et leur faire prendre un peu d'exercice. Nous craignions d'assister à quelque furieux combat, mais ils furent si surpris de se trouver libres qu'ils ne s'occupèrent pas les uns des autres.

Nos journées se passaient de la manière suivante : nous nous levions entre six et sept heures et nous nous réunissions à huit heures pour le premier déjeuner, composé de jambon cuit ou conservé, de farine d'avoine, de beurre et alternativement de chocolat ou de café au lait. La matinée était toujours consacrée à préparer la nourriture des chiens, c'est-à-dire à couper en morceaux les poissons séchés et à les faire tremper, ou bien à nettoyer les cages dans lesquelles les chiens étaient enfermés; ce nettoyage se faisait du reste assez facilement, grâce aux toiles cirées qui recouvraient le fond de ces cages.

A midi, nous nous réunissions de nouveau pour le dîner, qui consistait en une soupe, deux plats de viande et fruits secs.

De deux à cinq heures, on exécutait les travaux nécessaires à bord, pour lesquels — si l'on excepte les officiers, les mécaniciens, les chauffeurs et le cuisinier — il ne restait que sept personnes disponibles. Il y avait donc toujours de quoi occuper tout notre monde; les chenils exigeaient par exemple des réparations quotidiennes, car les chiens les



« L'ÉTOILE POLAIRE « SUBIT LA PREMIÈRE PRESSION DES GLACES DANS LE CANAL BRITANNIQUE.

rongeaient continuellement. Avant souper, on donnait la pâture aux chiens, soit un demi-kilogramme de poisson chacun. Notre souper avait lieu à six heures et demie et se composait d'une soupe, d'un plat de viande et de fruits conservés. Pendant les deux premiers repas, nous buvions du thé et, le soir, un verre de vin chacun. Nous finissions notre journée en nous promenant sur le pont ou sur la glace, en faisant marcher le graphophone ou en jouant du piano. Comme la lumière ne cessait jamais, nous nous retirions quelquefois très tard dans nos cabines.

Le dimanche, nous disions une prière en commun, et Cagni adressait ensuite une courte allocution à tous nos hommes.

La température n'était pas très basse, le thermomètre était toujours au-dessus de zéro et le temps était presque toujours calme. Mais à cause de ce calme, un brouillard persistait qui rendait impossible toute navigation. Nous étions habillés comme à notre départ d'Arkhangel; seulement nous avions adopté les bottes en caoutchouc, pour éviter de nous mouiller les pieds en marchant dans les flaques d'eau qui se trouvaient sur la glace.

Le 1er août, dans la matinée, le temps s'éclaircit, et nous décidons de forcer avec la proue le bras de glace qui, au nord, ferme le bassin dans lequel nous nous trouvons.

En reculant de deux ou trois longueurs et en avançant ensuite à toute vapeur, l'*Étoile Polaire* brise chaque fois de 10 à 15 mètres, mais reste emboîtée dans les glaces brisées. La machine, en faisant vapeur arrière, réussit presque toujours à nous dégager; dans le cas contraire, nos hommes descendent sur la glace, armés de grands leviers, et repoussent les blocs qui se trouvent près du vaisseau, après quoi la machine peut le faire reculer. A force de répéter cette manœuvre, le vaisseau finit par être emboîté tout de bon et il n'y a plus moyen de le faire aller en arrière.

Le navire s'est malheureusement mis dans une position critique au milieu d'une ligne de pression, tandis qu'à quelques centaines de mètres, à l'avant ou à l'arrière, il serait absolument en sûreté. A notre gauche, la glace frotte lentement le flanc de la carène et, en avançant, rend complètement inutiles tous les efforts que nous avons faits, car notre chemin est de nouveau barré. La glace s'arrête, reste immobile pendant quelques heures, pour se remettre en mouvement vers cinq heures

et exercer alors une violente pression contre le navire. Ensuite elle plie, s'étend verticalement, glisse le long de la coque et se soulève jusqu'au couronnement. A l'arrière, le gouvernail subit ce choc énorme et s'incline à gauche en craquant. L'*Étoile Polaire* n'est plus d'aplomb et a une inclinaison de cinq à six degrés.

Pendant que nous sommes à table, notre conversation est interrompue par les craquements du gouvernail, et nous prêtons l'oreille au moindre bruit, bien qu'aucun de nous ne veuille faire voir l'inquiétude qui nous agite. Le gouvernail toujours pressé par la glace, continue à gémir, et de temps en temps la coque est agitée de petites secousses. Après souper, les champs de glace se remettent à craquer et à se mouvoir. La pression reprend avec plus de force qu'auparavant et perpendiculairement aux flancs du vaisseau qui, poussé de côté, est emporté à gauche à une vingtaine de mètres, en brisant, non pas avec la proue, mais avec les flancs, la glace qui flotte, s'abaisse et disparaît sous l'eau. Pendant ce mouvement, le gouvernail qui jusque-là était resté complètement à gauche, se rabat du côté droit et cède à la violence de la pression, qui, heureusement, cesse après ce dernier effort.

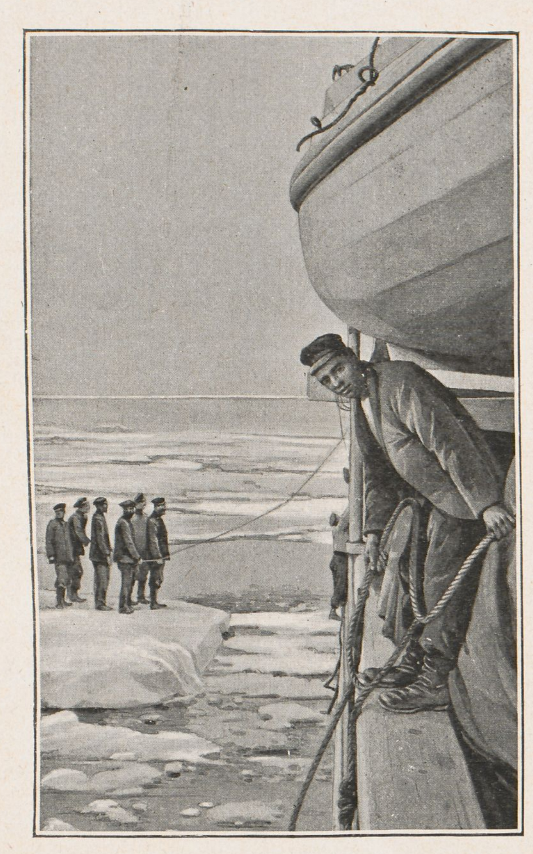
La glace s'ouvrit devant nous pendant la nuit, et nous pûmes surmonter l'obstacle qui, la veille, nous avait causé tant de fatigues et tant d'émotions. C'est ce qui arrive ordinairement dans ces régions. Pendant des heures et des heures, vous travaillez inutilement pour vous ouvrir un passage dans les champs de glace que vous ne réussissez pas à faire mouvoir ou qui se referment obstinément devant vous, puis tout à coup, pour une raison inconnue et sans le moindre effort, vous trouvez la voie libre et vous pouvez avancer. A quoi attribuer ces mouvements des glaces? Aux marées, aux courants, aux vents? Nul ne le sait.

Nous observons sur les glaces des trous de forme circulaire : ce sont les ouvertures que font les phoques pour venir respirer, mais nous n'avons pas la chance d'en voir un seul.

Les jours suivants nous avançons péniblement. Le brouillard nous gêne tout autant, sinon plus que la glace. Le capitaine n'a guère confiance dans la mer de la Reine-Victoria. Il est peu satisfait de notre position et l'idée de passer l'hiver dans le canal Britannique lui sourit aussi peu qu'à moi. Ce serait mal commencer notre expédition que de rester ici cet hiver, dans des contrées déjà connues, pour parcourir ensuite en traîneau des régions que Jackson déclare navigables. Nous reconnais-

sons les îles de Eaton, de Scott Keltie, de Hooker. Parfois, quand le brouillard se dissipe, nous ne voyons que de vastes champs de glace, séparés par d'étroits canaux où nous ne pouvons pas parvenir.

Un jour, nous fîmes l'essai d'une mine de fulmicoton, pour nous frayer un passage à travers la glace. Mais ce fut en vain et pour continuer notre route, nous dûmes attendre que les canaux se fussent élargis.



LE NAVIRE SE FRAYE UN PASSAGE AU MOYEN DE MINES.

Le 5 août, le capitaine, installé dans le nid-de-corbeau, nous signale un navire près de l'île de Scott Keltie. Ce doit être la *Capella*, mais la distance ne nous permet d'en distinguer que la mâture, et nous ne pouvons pas la reconnaître avec certitude. Vers cinq heures de l'après-midi, les champs de glace semblent vouloir s'éloigner et, sans perdre de temps, nous attaquons avec la proue la digue de pression qui nous avait arrêtés. Nous n'avançons que mètre par mètre, en nous dirigeant sur le navire aperçu, qui est bien la *Capel'a;* mais c'est le lendemain seulement que nous nous en approchons assez pour correspondre avec elle.

Nous nous empressons de demander, par signaux, si l'expédition Wellman se trouve à bord. Je vois un canot qui se détache de la *Capella* et qui vient à nous. Un homme, à l'aspect souffrant et la jambe étendue, se trouve dedans. Bien que sa figure soit très différente des portraits de lui que j'ai vus dans les journaux, je reconnais Wellman. N'ayant pas

d'échelle faite exprès, nous devons l'aider pour le faire monter à bord. Le docteur le soutient et nous le faisons passer dans notre carré où, peu après, trois de ses compagnons viennent le rejoindre : le Dr Edward Hofman, médecin et naturaliste de l'expédition, M. Baldwin, météorologiste, et M. Harlan, professeur de physique. Nous les interrogeons avec le plus grand empressement, ils nous racontent l'accident dont Wellman a été victime peu de temps avant d'arriver à l'île du Prince-Rodolphe et le retour forcé de l'expédition à cause des vivres perdus dans une pression des glaces.

Pendant ce temps, le capitaine Stökken de la *Capella* — père de notre mécanicien — et qui était aussi venu à notre bord, discourt joyeusement avec le capitaine Evensen, en montrant tout son étonnement des transformations qu'a subies le vieux *Jason*.

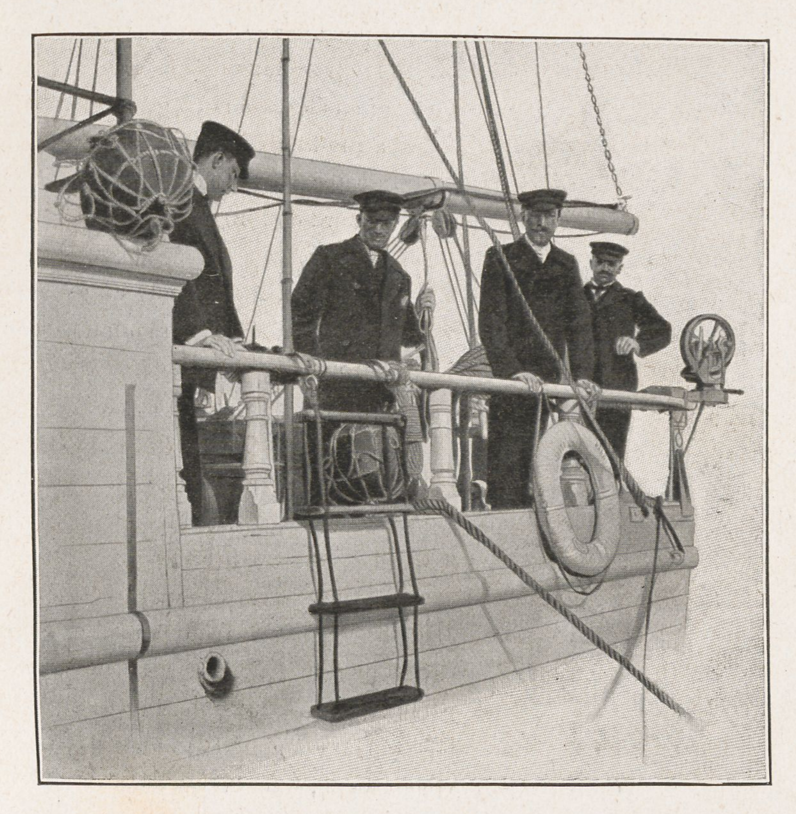
Nous saluons bientôt les Américains, et nous nous portons réciproquement des toasts; nous buvons à leur heureux retour au pays. Ils nous souhaitent une bonne campagne et les deux vaisseaux se remettent en route. La *Capella* se dirige au sud, pour rentrer dans le monde civilisé, et nous, nous avançons de plus en plus dans des régions inexplorées et désertes.

Nous prenons la direction de l'île de Marie-Elisabeth. Du côté du levant, les rives du canal Britannique ont un aspect moins désolé qu'à l'ouest, et sur plusieurs points elles ne sont pas couvertes de neige. Les icebergs que nous rencontrons sont de moindres dimensions que ceux que nous avons trouvés au sud de l'île de Northbrook, leur hauteur ne dépasse pas 10 ou 15 mètres.

Nous continuons à avancer à toute vitesse, mais pourtant avec les plus grandes précautions. De temps en temps, une violente secousse éprouvée par la coque nous fait comprendre que, par cet épais brouillard, nous avons pris quelque grande masse de glace pour un bloc de moindres dimensions. Les boussoles fonctionnent très mal.

Nous atteignons, le 7 août, le parallèle où Nansen a passé l'hiver. Mais nous ne sommes pas satisfaits de ce résultat, et maintenant, nous voulons arriver, non seulement à l'île du Prince-Rodolphe, mais plus au nord encore, à celle de Petermann si, comme quelques-uns d'entre nous l'espèrent, cette île existe réellement et qu'il soit possible de l'atteindre.

Nous reconnaissons bientôt l'île de Marie-Elisabeth sur la gauche et, sur la droite, les caps des îles voisines de Salisbury et Fisher. L'île



LE DUC DES ABRUZZES ET L'ÉTAT-MAJOR SUR LA DUNETTE DE « L'ÉTOILE POLAIRE »

Marie-Elisabeth est complètement couverte de neige au nord, tandis que les caps les plus élevés de l'île de Salisbury sont tout découverts.

Nous prenons la direction du cap Norway. A l'est, nous distinguons parfaitement deux *fjords*, avec d'immenses glaciers dans le fond. Dans l'île de Salisbury, nous voyons des montagnes aux pentes verdoyantes, ce qui fait naître en nous le désir de nous y arrêter.

Nous avions eu d'abord l'intention de chercher ce qui restait de la cabane de Nansen; mais nous préférons profiter du temps si clair et des eaux libres dont nous jouissons maintenant, et nous nous hâtons de continuer notre route, sans même laisser un dépôt de vivres dans cette île. En passant en dehors des îlots situés près du cap Mill, et entre ces îlots et les îles de Neale, Harley et Ommanney, nous continuons à avancer rapidement, toujours dans la direction du nord.

Notre seule pensée est d'avancer sans perdre une minute, et de profiter

d'un moment où les glaces sont rares pour gagner le plus possible vers le Pôle. Nous ne tardons pas à nous trouver dans des eaux libres, mais ce n'est que pour un temps. La glace nous force à nous arrêter.

Nous passons la soirée et la nuit au milieu d'un épais brouillard. Le lendemain, la journée s'éclaircit. Par intervalles on distingue une terre blanche au sud-est. Rien à l'est et au nord-est, où nous croyons que se trouve la terre du Prince-Rodolphe.

Il nous vient la crainte de l'avoir dépassée. A midi, sur un champ de glace, nous calculons la latitude. A notre grande joie, le résultat de notre calcul prouve que l'*Étoile Polaire* se trouve à la latitude de 82° 4'. Par conséquent, la terre que nous voyons doit être l'île du Prince-Rodolphe.

Après le *Fram*, emporté à la dérive à 85° 47', après l'*Alert* et la *Polaris*, qui ont atteint 82° 27' et 82° 16', l'*Etoile Polaire* occupe ainsi la quatrième place, parmi les navires qui se sont le plus approchés du Pôle. En vingt-sept jours, depuis notre départ d'Arkhangel, et avec un arrêt de cinq jours au cap Flora, nous avons atteint l'extrémité septentrionale de l'île du Prince-Rodolphe. Et il vaut la peine d'observer ici, que si nous avions pris le passage de De Bruyne, au lieu de tenter à plusieurs reprises celui de Nightingale, nous aurions atteint la même latitude en naviguant — à l'exception de quelques heures — continuellement dans des eaux libres. L'archipel de l'Empereur-François-Joseph, que Payer en 1873 jugeait d'approche difficile, a été atteint avec la plus grande facilité, et parcouru jusqu'au cap Fligely, par l'*Étoile Polaire*.

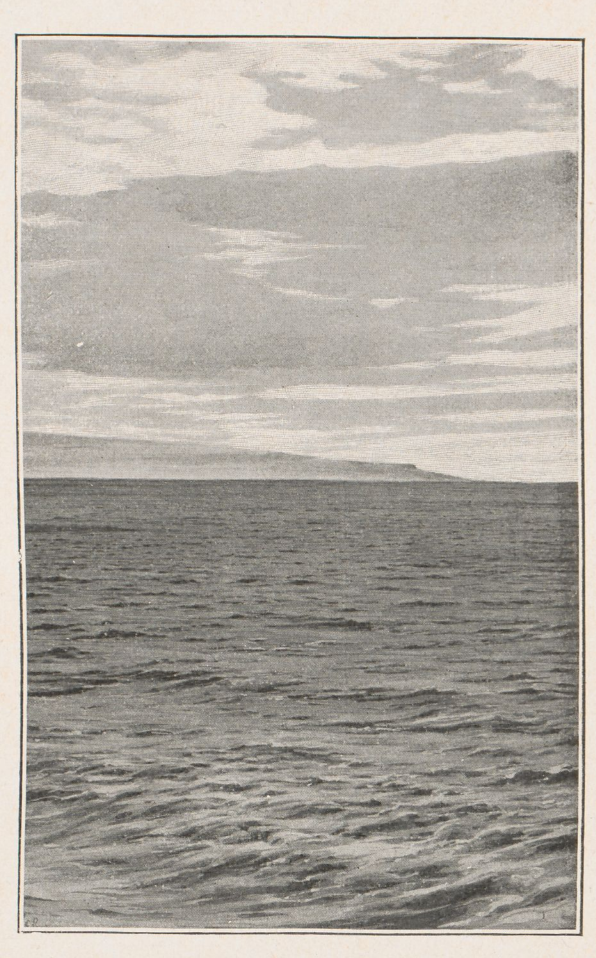
Avant de quitter la position à laquelle nous étions arrivés, nous observâmes attentivement l'horizon ; le temps était heureusement assez clair pour qu'on pût voir à vingt milles de distance. Au nord, la mer était couverte de glaces, au milieu desquelles nous aurions pu avancer encore de quelques milles; au sud-est, jusqu'à l'île du Prince-Rodolphe, et au sud, il y avait un large bassin d'eau libre. L'île du Prince-Rodolphe était la seule terre en vue.

Dans la position que nous occupions, plus septentrionale et plus occidentale que celle que Payer avait atteinte, nous étions mieux placés que lui pour voir les terres de Petermann et du Roi-Oscar, qu'il croyait avoir entrevues.

Quoique je fusse préparé à ne pas les trouver, il m'arrivait cependant, dans des moments d'enthousiasme, de me laisser aller à espérer qu'elles existaient réellement et que nous pourrions y arriver et y faire des dépôts

de vivres. Maintenant cette espérance s'évanouissait complètement, et il nous fallait par conséquent chercher un mouillage à l'île du Prince-Rodolphe.

A bord, personne ne parlait, mais dans les yeux de tous se lisait la joie d'avoir atteint une latitude aussi élevée. Après avoir pu traverser le canal Britannique et arriver facilement à l'île du Prince-Rodolphe, après tant de jours d'incertitude, j'avais bien le droit d'espérer, qu'avec de la résolution et de la persévérance, nous surmonterions les obstacles qui se présenteraient plus tard devant nous.



ILE DU PRINCE-RODOLPHE : CAP GERMANIA.

Après deux heures et demie de navigation, nous parvînmes au cap le plus septentrional de l'île ; ce cap avait été découvert en 1874 par Payer, qui le baptisa cap Fligely.

Assis commodément sur le pont de l'*Étoile Polaire*, nous contemplions, avec la plus profonde émotion, le lieu où Payer et ses compagnons, vingt-cinq ans auparavant, après des privations et des fatigues inouïes, avaient fait flotter le drapeau austro-hongrois. Et nous éprouvions une grande admiration pour ces hommes, qui, après avoir surmonté tant de difficultés, avaient

atteint une telle latitude, sans penser à leur navire, que les glaces pouvaient emporter, et sans se préoccuper de leur retour, qu'ils devaient effectuer en canots.

Les dimensions de l'île du Prince-Rodolphe nous semblèrent devoir être réduites de beaucoup : le cap Fligely ne pouvait se trouver à la latitude de 82°05'[1], indiquée par Payer, si l'on considère que, pour l'atteindre, de la position où nous nous trouvions dans la matinée, nous avions dû parcourir environ 15 milles au sud-est. Nous nous dirigeâmes alors à l'ouest vers le cap Germania. Lorsque nous l'eûmes doublé, nous aperçûmes le cap Auk et, entre les deux, la baie de Teplitz se présenta à nos yeux.



LE CAP SAÜLEN FERMANT LA BAIE DE TEPLITZ, AU NORD.

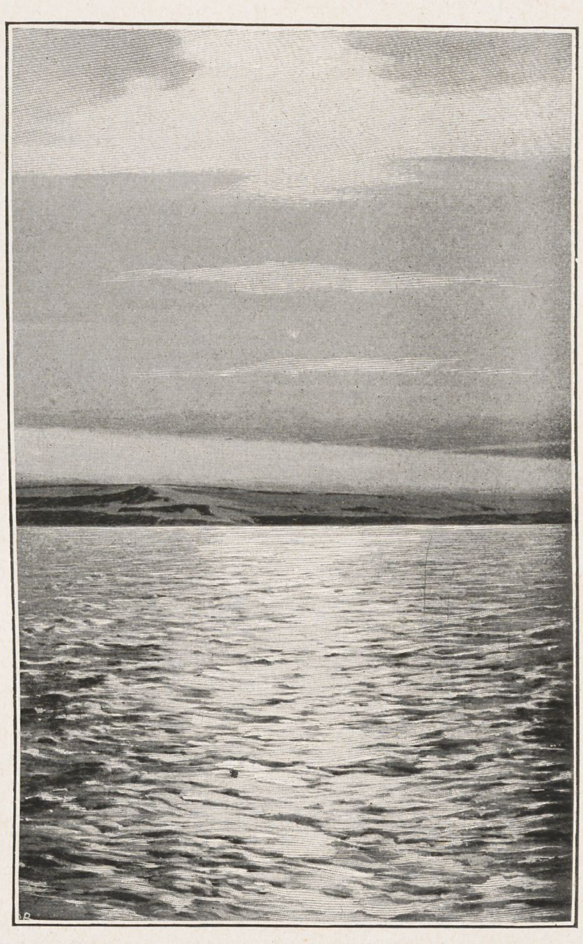
Notre première impression de la baie de Teplitz ne fut pas bonne. La côte, à partir du cap Säulen, se dirige au sud-est, en formant une paroi de glace à pic, haute d'une dizaine de mètres, et, continuant ensuite vers l'est, se transforme en une plage rocheuse qui occupe tout le côté nord de la baie ; la baie était en grande partie exposée à la pression du pack. La partie occidentale de l'île était entièrement recouverte par un immense glacier qui de l'intérieur descendait jusqu'à la côte, et le sol n'était visible qu'en de rares points. La faune était presque nulle et se réduisait à quelques oiseaux.

Au sud, l'aspect de la baie était meilleur. Là, la côte ne finissait pas en une paroi de glace, mais bien en une plage qui descendait en pente douce et pouvait avoir environ 500 mètres d'étendue. Le long de la plage il y avait une ceinture de glace, large d'une dizaine de mètres, fixée à la

1. Depuis, la latitude du cap Fligely a été fixée à 81°50'43''

côte; sur cette ceinture s'appuyait une vaste banquise, d'une superficie de plusieurs kilomètres carrés, qui remplissait la baie; les marées faisaient mouvoir cette banquise qui, par conséquent, était détachée de la glace côtière.

La configuration de cette baie n'était certes pas la meilleure pour y faire hiverner en sûreté notre navire, mais c'était la baie la plus septentrionale de l'archipel de l'Empereur-François-Joseph. Pour cette raison, qui importait grandement au succès de notre future expédition en traîneaux, il fallait tâcher d'y rester. La baie n'était pas protégée naturellement, mais on pouvait se servir de la banquise pour se défendre contre les pressions. Dans cette glace, épaisse souvent de 1m80 à 3 mètres, il était difficile avec nos scies, qui n'étaient longues que de 90 centimètres, ou avec les mines et la proue du vaisseau, de former un port qui fût assez profond et qui présentât assez de sûreté. Cependant, le long de la glace côtière pleine de crevasses, il était certainement plus facile de creuser un canal. En pratiquant des sondages dans ces crevasses, nous trouvâmes un fond de sable à la profondeur de 8 ou 10 mètres, et cette



ILE DU PRINCE-RODOLPHE : LE CAP FLIGELY, VU DU NORD.

profondeur augmentait de beaucoup à mesure que l'on allait vers le large.

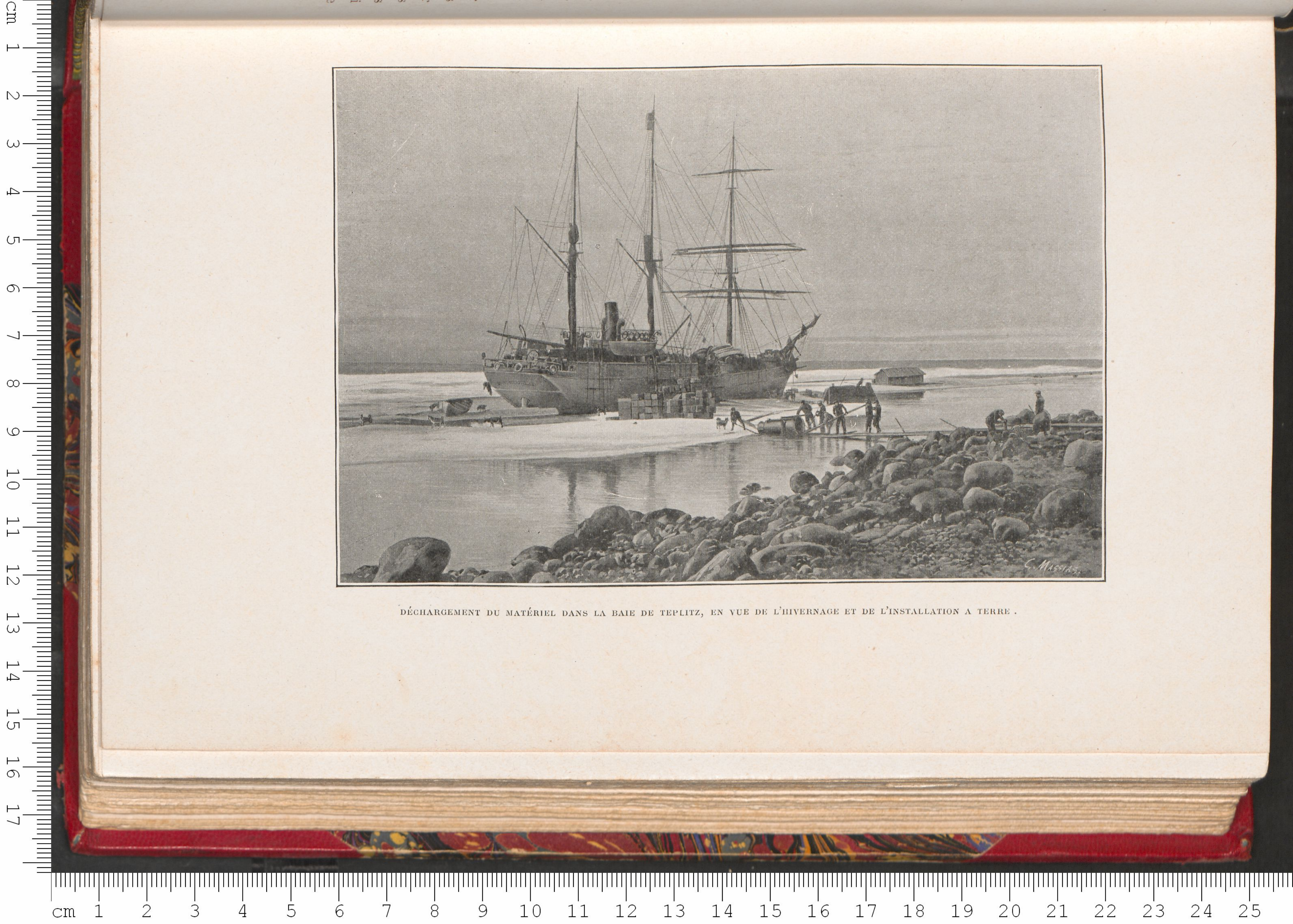
Si nous réussissions à briser la glace en cet endroit, nous pouvions conduire le navire tout près de la plage en pente douce, ce qui faciliterait énormément le débarquement de notre matériel; en outre, nous serions protégés par la banquise contre les pressions extérieures. La largeur et l'épaisseur de cette banquise, qui s'appuyait à la côte sur une longueur de plusieurs kilomètres, me faisaient croire qu'elle ne pourrait pas se mouvoir, si plus tard le pack la poussait contre l'île.

BAIE DE TEPLITZ

Terrain dépourvu de glace
Terrain recouvert de glace
Mer libre
Mer glacée
Cap Säulen
Cabane "Stella Polare"
MER DE LA REINE VICTORIA
Position d'Hivernage de la "STELLA POLARE"
Cabane
Guérite
Mire
Navire
Cap Auk
36
79
59
48
45
46
250
179

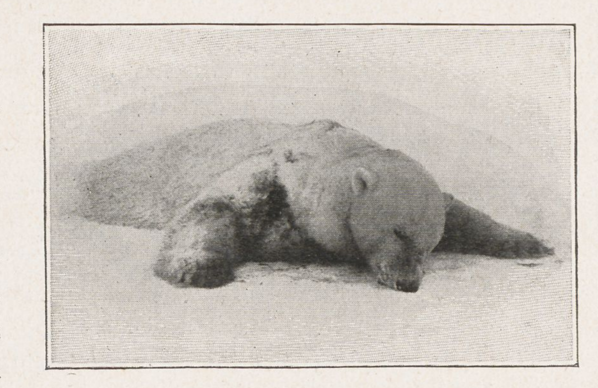
Le 10 août, en heurtant la glace avec sa proue, l'*Étoile Polaire* s'ouvrit un canal long d'environ 180 mètres et large d'une vingtaine. La glace, déjà brisée en cet endroit, se détachait en gros blocs sous les coups de l'étrave, et l'eau des fontes, qui descendait des rochers tout le long de la plage, transportait les blocs au large et facilitait ainsi grandement notre travail. Vers le soir, le canal était terminé et le bâtiment était amarré du côté de l'ouest, au milieu des glaces de la baie.

Nous nous mîmes immédiatement aux travaux nécessaires pour hiverner en cet endroit. Quoique nous fussions tentés de faire d'intéressantes explorations avec notre navire, nous en étions détournés par le danger du pack, qui était toujours en vue, et par la crainte d'être surpris par les glaces, sans pouvoir revenir au mouillage. Maintenant que nous avions atteint ce point déjà si septentrional, nous devions éviter tout ce qui pouvait, de quelque manière que ce fût, empêcher ou rendre plus difficile notre expédition en traîneaux.



DÉCHARGEMENT DU MATÉRIEL DANS LA BAIE DE TEPLITZ, EN VUE DE L'HIVERNAGE ET DE L'INSTALLATION A TERRE.

Pendant le première semaine de notre séjour dans la baie de Teplitz, le temps fut beau avec une température au-dessus de zéro. La fonte des neiges était abondante et des torrents d'eau se précipitaient dans la baie. Le long de la plage, l'eau qui coulait sur la glace y avait formé un canal qui s'élargissait à vue d'œil, nous empêchant de descendre à terre.


OURS POLAIRE TENDU SUR LA GLACE.

Sur la banquise, des lacs s'étaient formés partout où la surface de la glace était un peu concave. Nous devions porter des bottes de caoutchouc pour ne pas être mouillés continuellement, et au milieu de tant d'eau, nous pouvions presque oublier que nous nous trouvions sur une terre glacée.

Les belles journées que nous eûmes alors, facilitaient nos travaux et nous permettaient de faire, le soir, d'agréables promenades dans les environs du navire. Ces promenades avaient pour but ordinaire les caps Germania, Säulen et Auk, qui n'étaient pas couverts de glace et où l'on voyait quelques oiseaux.

Les rochers, pour la plupart composés de basalte, indiquent que cette île est volcanique comme toutes celles de l'archipel de l'Empereur-François-Joseph, que l'on connaissait déjà.

Un bloc de granit erratique, trouvé dans le voisinage du cap Säulen, et des fragments de cornes de rennes découverts dans le même endroit, feraient croire qu'autrefois le cap Säulen et toute la partie septentrionale de la baie ont été submergés. Peut-être même est-ce aussi le cas pour le cap Germania. Du cap Säulen au cap Auk, la côte était presque partout une paroi verticale de glace, qui n'était interrompue que par la courte étendue de plage rocheuse située près de notre vaisseau et dont nous avons déjà parlé. Le cap Auk, élevé de 180 mètres au-dessus de la mer, et dont les flancs étaient fort escarpés formait l'extrémité méridionale de la baie. Du cap Säulen on apercevait l'île de Charles-Alexandre depuis

sa pointe la plus septentrionale jusqu'au cap Brogger, et l'on distinguait également dans le lointain le cap Clément Markham.

Comme je l'ai déjà dit, la faune n'était pas très abondante[1].

Les phoques étaient rares, les morses plus rares encore, mais ces lieux semblaient au contraire très fréquentés par les ours. Le jour même de notre arrivée, nous tuâmes une ourse et deux oursons. Sur trente-sept ours que nous tuâmes pendant notre voyage, trente-quatre le furent dans la seule baie de Teplitz. La plupart de ces ours furent tués par Querini, chasseur passionné et excellent tireur, toujours prêt, la nuit comme le jour, à braver le froid et le vent quand il espérait rencontrer un de ces animaux.

La chasse à l'ours est très facile. L'ours sent et voit un campement bien avant que l'homme puisse s'apercevoir de sa présence, et ordinairement c'est la faim qui le pousse à s'en approcher. Il est, par conséquent, absolument inutile d'aller à sa recherche. Nos nombreux chiens étaient libres et erraient toute la journée; à peine voyaient-ils un ours qu'ils le poursuivaient.

Les ours mâles les plus gros, qui réussissaient à s'échapper lorsqu'ils n'avaient que huit ou dix chiens à leurs trousses, étaient forcés de s'arrêter quand ils étaient poursuivis par une meute de trente ou quarante chiens, et de grimper sur un hummock ou de s'adosser à quelque bloc de glace pour se défendre. De cette façon nous avions le temps d'arriver et la possibilité de les tuer à quelques mètres de distance. Aucun ours ne put nous échapper. Quelquefois nos chiens furent blessés par les ours mâles, rarement par les femelles. Grâce à l'agilité avec laquelle ils savaient éviter les attaques ces blessures ne furent jamais graves; trois ou quatre fois seulement le brave docteur fut obligé de les recoudre, et cela surtout dans les derniers temps, lorsque les chiens, devenus plus hardis, attaquaient avec plus d'audace.

Nous tuâmes beaucoup d'ourses, souvent avec deux oursons qui, par

1. Les oiseaux les plus communs étaient le Pétrel fulmar (*Fulmarus glacialis*, Linn.), la Pagophile blanche (*Pagophila eburnea*, Gm.), la Mouette bourgmestre (*Larus glaucus*, Brünn.), le Guillemot arctique (*Uria mandti*, Linn.), le Guillemot nain (*Mergulus alle*, Linn.). L'année suivante, nous vîmes également la Mouette tachetée (*Rissa tridactyla*, Linn.), le Stercoraire à longue queue (*Stercorarius crepitatus*, Gm.), l'Ortolan des neiges (*Plectophenax nivalis*, Linn.). Ces derniers et deux autres espèces de Stercoraires (*Stercorarius parasiticus*, Linn., et *Stercorarius pomatorhinus*, Schal.), tués dans le canal Britannique, furent les seuls oiseaux que nous trouvâmes dans l'archipel. Malgré toute notre attention, nous ne réussîmes pas à voir la Mouette de Ross (*Rhodostethia rosea*, Macgill.).

leur taille égale, semblaient être jumeaux. Pendant l'été on tua des femelles en plus grand nombre; plus tard, pendant l'hiver et au printemps, seulement des mâles; quelques-uns étaient de dimensions vraiment remarquables et avaient jusqu'à 2m90 de longueur. Nous mangeâmes souvent de leur chair. Le cœur, les rognons et la langue étaient bons, mais le reste ne plaisait pas à tout le monde.



NOUS HISSONS A BORD LE PREMIER OURS TUÉ.

Un coup de carabine, à l'épaule ou à la tête, tiré de front, était plus que suffisant pour abattre un de ces animaux. Mais s'ils étaient atteints pendant qu'ils fuyaient, il fallait plusieurs coups pour les achever. Nous n'eûmes jamais l'occasion de voir l'ours attaquer, mais nous observâmes qu'il fuyait toujours du côté opposé à celui d'où était parti le coup de fusil. Pendant toute la campagne, nous n'employâmes que des cartouches à balles *dum-dum* et chargées à la cordite.

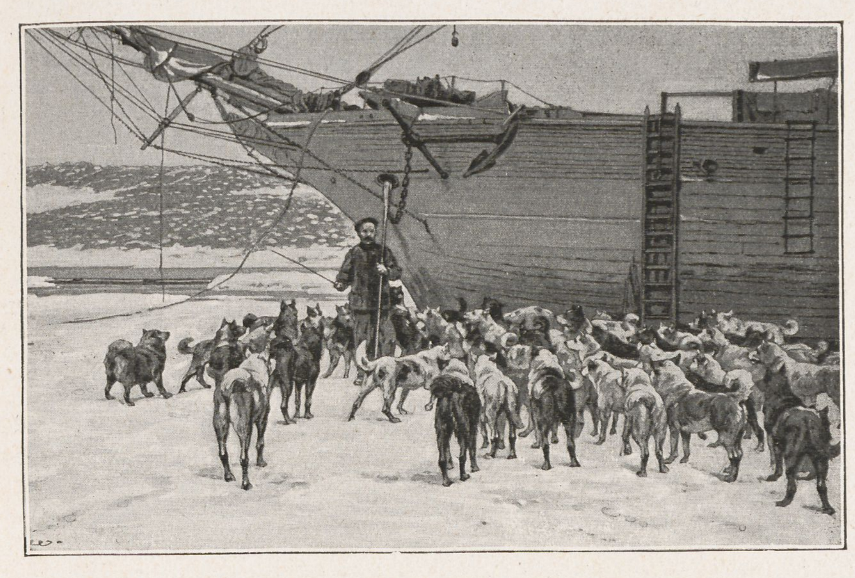
A notre arrivée, nous avions immédiatement conduit les chiens à terre; ces pauvres bêtes désiraient un peu de liberté et elles en avaient grand besoin, après tout un mois d'immobilité passé dans les cages du vaisseau.

Comme une seule personne ne pouvait pas surveiller tous nos chiens pendant la nuit et qu'il était impossible de les reconduire à bord tous les soirs, nous avions dû construire de nouveaux chenils, sur la glace, afin de les tenir séparés pendant la nuit et de leur assurer un abri quand il faisait mauvais temps. Les portes de ces chenils étaient munies de charnières dans le bas et on les relevait après que les chiens étaient rentrés. Dans l'intérieur nous avions établi des séparations, de sorte que les chiens étaient isolés et ne pouvaient pas se mordre entre eux. Les premiers jours ce fut une affaire longue et difficile de rentrer nos bêtes chaque soir; mais ensuite la chose devint des plus aisées, lorsque nous eûmes l'idée de leur donner à manger dans les chenils mêmes, après qu'ils y étaient rentrés. Nous n'eûmes plus à nous occuper de leur donner à boire, car la neige servait à les désaltérer. En leur donnant leur pâture dans les chenils, nous avions l'avantage non seulement de les faire rentrer plus facilement, mais encore d'éviter leurs querelles pendant les repas, d'empêcher qu'ils ne se prissent réciproquement leurs rations, de nous assurer que tous étaient également nourris et d'arrêter le gaspillage de nos provisions.



LE CHENIL CONSTRUIT SUR LA GLACE A LA BAIE DE TEPLITZ.

Ces chiens étaient fort intéressants à observer. Ils éprouvaient des sympathies et des antipathies, et lorsqu'ils tuaient un de leurs camarades, c'était une fête pour tout le troupeau. Lorsque l'un d'eux s'éloignait, les oreilles et la queue basses, nous comprenions qu'il était tombé en disgrâce. Alors toute la bande le poursuivait en aboyant et se ruait sur lui; nous devions intervenir pour les séparer et sauver le malheureux paria. Ils n'épargnaient ni les plus forts ni les plus faibles : les femelles seules étaient respectées. Deux ou trois de nos chiens périrent ainsi, déchirés par leurs compagnons, et nous eûmes l'occasion d'en sauver un grand nombre.



DISTRIBUTION DE LA NOURRITURE AUX CHIENS.

Ils nous étaient peu attachés et obéissaient moins encore. Ils ne craignaient que le fouet et l'eau. Dans les régions froides où ils vivent, l'eau gèle immédiatement sur leur corps lorsqu'ils se mouillent et forme une cuirasse qui paralyse tous leurs mouvements. C'est ce qui explique pourquoi ils ont instinctivement si grand peur de l'eau. Ils aboyaient facilement lorsqu'ils voyaient un ours ou un oiseau, et souvent aussi sans aucune raison. Quelquefois pendant la nuit on entendait un hurlement, que l'un d'eux répétait seul pendant quelques instants, et qui était suivi d'un chœur auquel prenait part tout le reste de la bande. Le concert durait des heures, dirigé par celui qui avait hurlé le premier, puis cessait comme il avait commencé, sans cause apparente. Ils se livraient surtout à ces manifestations bruyantes lorsqu'ils étaient seuls. La présence d'un homme suffisait pour les faire taire.

Le pack s'éloignait ou se rapprochait de l'île selon le temps plus ou moins calme et la direction des vents; cependant il n'arriva jamais jusqu'à la côte. Après le 20 août, des vents du troisième et du quatrième cadran le poussèrent à la baie de Teplitz et, le 27 août, les pressions contre la côte commencèrent. Nous entendions un bruit semblable à celui des ondes qui se brisent contre le rivage; ce bruit était causé par les glaces qui s'amoncelaient les unes sur les autres. Poussée par le pack, la ban-

quise, pendant la nuit, tourna sur le fond de la baie, ferma le canal creusé par l'*Étoile Polaire* et accula le vaisseau contre la glace côtière. Le navire tomba sur tribord d'environ 13 degrés, et resta dans cette position après que la pression eut cessé. Le lendemain, le pack s'éloigna de nouveau de l'île.

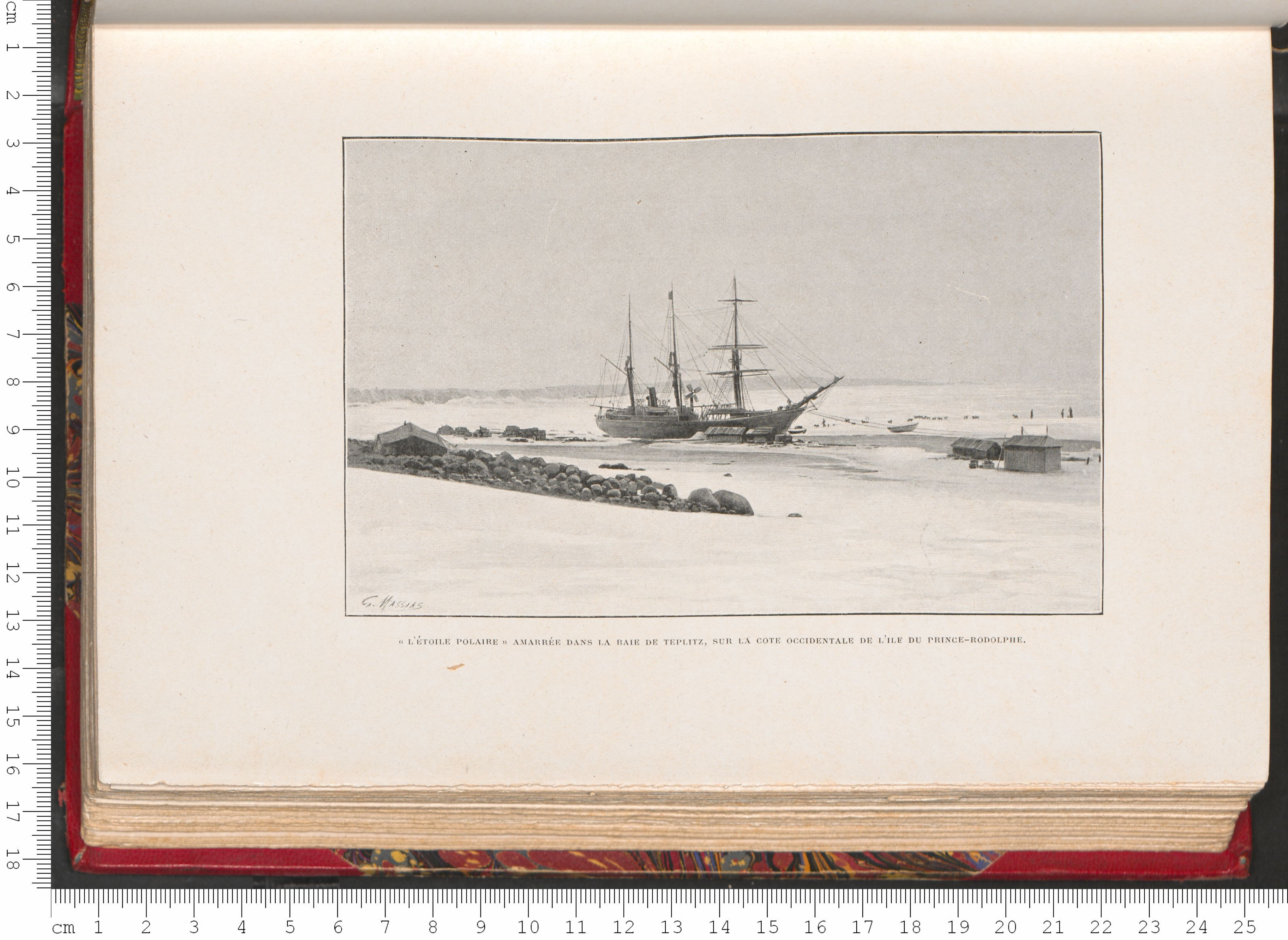
Le mouvement de la banquise détruisit les douces illusions que je m'étais faites à mon arrivée à la baie de Teplitz. Cette immense masse de glace que je supposais, sinon absolument immobile, du moins assez forte pour résister au choc du pack, s'était au contraire ébranlée au premier heurt et, au retour du pack, elle se déplacerait sans doute de nouveau.

La position du vaisseau était loin d'être sûre ; d'un autre côté, embarquer une seconde fois le matériel que nous avions porté à terre, travailler pendant plusieurs jours pour sortir du lieu où nous étions emprisonnés et devoir retourner au sud, peut-être même jusqu'à la baie de Nansen, tout cela non seulement augmentait de beaucoup les difficultés de l'expédition en traîneaux, mais encore exigeait des travaux considérables et exposait même notre navire à des risques sérieux. Je résolus donc de rester dans la baie de Teplitz.

Vers la fin du mois d'août, la température qui, pendant le jour, se maintenait à quelques degrés au-dessous de zéro, commença à baisser jusqu'à neuf degrés pendant la nuit. Déjà, depuis le 20 août, il s'était formé une nouvelle glace autour du vaisseau et dans les nappes d'eau douce, ce qui nous permit de patiner quelques jours après. Nous montâmes sur la glace côtière la chambre magnétique, préparée à Christiania, pour les observations sur le magnétisme terrestre, et une tente de campement pour celles sur la pesanteur. Ce fut Cagni qui s'occupa de ces importantes expériences.

Les derniers froids avaient assez durci la neige pour que l'on pût commencer des excursions en traîneau dans le but de reconnaître la côte est de l'île du Prince-Rodolphe et pour essayer les chiens.

A Arkhangel, on avait attelé les chiens de front avec des traits séparés et fixés au traîneau. Ce système, adopté également par Nansen pendant son expédition, et qui est aussi celui des Esquimaux et des Samoyèdes, a l'avantage de laisser les chiens plus libres de leurs mouvements et d'utiliser toutes les forces qu'ils peuvent fournir en tirant les traîneaux. Il présente cependant l'inconvénient que les traits s'enchevêtrent fréquem-



« L'ÉTOILE POLAIRE » AMARRÉE DANS LA BAIE DE TEPLITZ, SUR LA COTE OCCIDENTALE DE L'ILE DU PRINCE-RODOLPHE.

ment, ce qui nécessite un travail pénible et continuel pour les remettre en place.

Pour obvier à cet inconvénient, à Christiania déjà, j'avais pensé suivre le système des Yacutis du bas Lena, qui consiste à faire usage d'un seul et long trait, auquel les chiens sont attachés d'un côté et de l'autre par des traits plus courts. Ces traits plus courts sont unis au trait central par des anneaux mobiles afin d'éviter qu'ils ne se mêlent. Je fis placer une perche de bambou sous le trait central pour empêcher les chiens de tête de se retourner et de porter le désordre dans les rangs de ceux qui venaient derrière eux.

Dans l'après-midi du 2 septembre, je quittai le vaisseau, accompagné par Querini et Savoie, et je me mis en route sur un traîneau tiré par neuf chiens. Nous suivions la côte, à la distance de quelques centaines de mètres : le premier jour, nous allâmes camper près du cap Fligely, le second au cap Rath.

Du cap Germania au cap Rath, la côte est une paroi verticale de glace, qui n'est interrompue que par le cap Fligely. Ce cap est formé d'un large plateau de 1 kilomètre de longueur, non recouvert de neige, et semblable à celui qui se trouvait près du cap Säulen. A une hauteur d'environ 90 mètres au-dessus du niveau de la mer, au lieu même où Payer avait cru entrevoir les terres de Petermann et du Roi-Oscar, nous nous mîmes à observer attentivement l'horizon et cela par une splendide journée. Nous ne découvrîmes rien du côté du nord et de l'ouest, mais à l'est nous aperçûmes, cette fois, les îles de Nansen, que quelques jours auparavant, nous n'avions pas pu voir ; au nord, les îles Eva et Liv projetées l'une sur l'autre ; au sud, l'île Freeden, et au milieu, l'île Adélaïde. Si d'un côté j'ai la persuasion que Payer a été trompé par les brouillards lorsqu'il crut apercevoir les terres du Roi-Oscar et de Petermann, qui n'existent pas, de l'autre je pense qu'il a réellement vu le cap Sherard Osborn, et que ce cap n'est pas autre chose que la pointe septentrionale de l'île Eva. La méprise qu'il a commise en faisant le relevé de ce cap s'explique par une erreur de la boussole dans une région où les rochers, composés en grande partie de minerai de fer, ont une sensible influence sur les aiguilles.

Au cap Habermann, la côte s'élevait en pente raide à plus de 300 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les légers vents d'ouest qui avaient soufflé, ces jours-là, avaient éloigné le pack de l'île du Prince-Rodolphe

du côté de l'est, et la mer était libre depuis le cap Rath jusqu'aux îles de Nansen et, vers le sud, jusqu'à l'île de l'Archiduc-Rénier.

Ne pouvant plus continuer notre marche en traîneau près de la côte, nous fûmes obligés de remonter sur l'île, et, le troisième jour, nous campâmes sur le glacier de Middendorf, au haut du cap Habermann. Nous vîmes, dans le lointain, les îles de Hohenlohe et de l'Archiduc-Rénier. En continuant notre marche, au milieu d'épais brouillards, dans la partie haute de l'île, nous arrivâmes le quatrième jour au cap Brorok, où nous campâmes. La côte comprise entre le cap Habermann et le cap Brorok, comme dans les autres îles plus méridionales de Northbrook, de Bell et de Mabel, est élevée et escarpée, mais n'est pas couverte de glace. Le cinquième jour, malgré la persistance du brouillard épais, nous campâmes dans la baie de Teplitz, et, le 6 septembre, nous revînmes au vaisseau après avoir parcouru environ 70 kilomètres.



RETOUR D'EXCURSION SUR LA GLACE.

Le système de la perche placée sous le trait n'était pas pratique, car par cela même le trait devenait trop difficile à manier. Avec ce système il fallait, en outre, qu'un homme précédât continuellement les chiens, ce qui, naturellement, diminuait la rapidité de notre marche et empêchait cet homme de rester près des traîneaux. Le système des anneaux ne valait rien non plus, car ils étaient la cause de fréquentes ruptures des traits et étaient, en outre, un surcroît de poids. Pendant cette excursion, les chiens furent parfaits; leur force et leur courage dépassèrent notre attente et augmentèrent de beaucoup notre confiance en eux, qui avait été un peu ébranlée à Arkhangel, où ils nous avaient parus si faibles et si décharnés.

L'île du Prince-Rodolphe, comme la partie intérieure du Groenland, est entièrement ensevelie sous un unique et vaste glacier qui descend

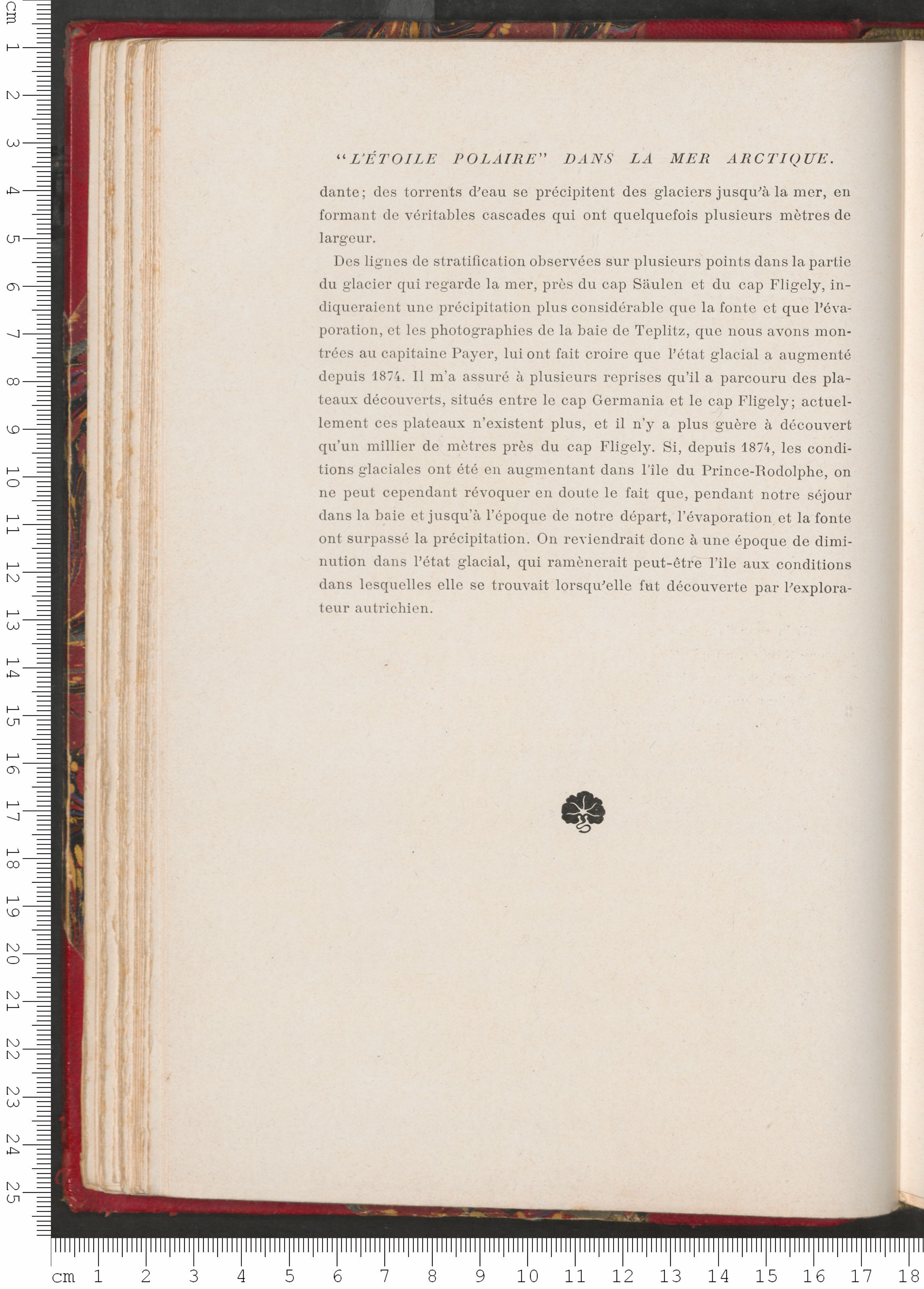


LES CHAMPS DE GLACE DE LA BAIE DE TEPLITZ.

jusqu'à la mer dans toutes les directions, excepté en quelques points : au cap Säulen, au cap Germania, au cap Fligely, au cap Habermann, au cap Brorok et au cap Auk. Partout où la neige peut séjourner, on trouve des glaciers qui vont jusqu'à la mer, en dressant une paroi verticale semblable à celle du glacier général; aussi peut-on dire que toute la côte est formée d'une paroi de glace verticale, à l'exception de la plage de peu d'étendue qui se trouve près de la baie de Teplitz. Comme l'île du Prince-Rodolphe n'est pas très élevée, il s'ensuit que la glace ne peut pas s'y mouvoir beaucoup. Nous n'y trouvâmes en effet que de rares crevasses, et nous n'eûmes jamais l'occasion de voir qu'il s'y formât des icebergs; nous en eûmes la preuve en plantant des pieux sur une même ligne et pendant les mois de mars, d'avril, de mai et de juin nous constatâmes qu'aucun d'eux n'avait bougé. Près de la côte et sur les pentes les plus escarpées, il y a des crevasses qui, contrairement à celles qu'on trouve dans les Alpes, sont presque invisibles, de telle façon qu'il faut une grande prudence pour éviter des accidents; l'œil du guide le plus expérimenté ne saurait les prévenir. Pendant l'été et par les journées où la température est au-dessus de zéro, la fonte des neiges est fort abon-

dante; des torrents d'eau se précipitent des glaciers jusqu'à la mer, en formant de véritables cascades qui ont quelquefois plusieurs mètres de largeur.

Des lignes de stratification observées sur plusieurs points dans la partie du glacier qui regarde la mer, près du cap Säulen et du cap Fligely, indiqueraient une précipitation plus considérable que la fonte et que l'évaporation, et les photographies de la baie de Teplitz, que nous avons montrées au capitaine Payer, lui ont fait croire que l'état glacial a augmenté depuis 1874. Il m'a assuré à plusieurs reprises qu'il a parcouru des plateaux découverts, situés entre le cap Germania et le cap Fligely; actuellement ces plateaux n'existent plus, et il n'y a plus guère à découvert qu'un millier de mètres près du cap Fligely. Si, depuis 1874, les conditions glaciales ont été en augmentant dans l'île du Prince-Rodolphe, on ne peut cependant révoquer en doute le fait que, pendant notre séjour dans la baie et jusqu'à l'époque de notre départ, l'évaporation et la fonte ont surpassé la précipitation. On reviendrait donc à une époque de diminution dans l'état glacial, qui ramènerait peut-être l'île aux conditions dans lesquelles elle se trouvait lorsqu'elle fut découverte par l'explorateur autrichien.



CHAPITRE III

Préparatifs d'hivernage. — Pression de la glace sur le navire le 8 septembre. — Nous abandonnons l'*Étoile Polaire*. — Construction d'une tente. — Les oiseaux quittent la baie de Teplitz. — Nos premiers efforts pour relever notre vaisseau. — Vie sous la tente. — Violent ouragan du 4 novembre. — Le *drift*. — Les vêtements que nous portons. — La température. — Observations météorologiques. — La lumière disparait.

PENDANT mon absence, on avait remis le vaisseau d'aplomb au moyen de quelques mines de fulmicoton qu'on avait fait partir sur son flanc gauche. Le pack s'était de nouveau rapproché de la baie, et les champs de glace, par ces premiers froids, commençaient à s'unir les uns aux autres : tout cela augmentait l'espoir que nous avions de passer un hiver tranquille.

Le matériel aérostatique avait été mis en ordre et déposé sur la plage, tout prêt pour le printemps prochain. Le pont, depuis le grand mât jusque près du mât de misaine, avait été recouvert par une tente.

La soirée du 7 septembre se passa à discuter sur ce que nous devions faire en automne, à parler de l'expédition en traîneaux et de notre retour en Italie. Jamais nous ne fîmes tant de projets ! Hélas ! quelques heures plus tard, ils devaient s'écrouler comme un château de cartes.

Depuis quelques jours, de légers vents de l'ouest avaient poussé le pack contre la côte, où il s'était arrêté, sans cependant exercer aucune pression. Dans la nuit du 7 septembre, il s'éleva une légère brise du sud. Plus tard cette brise fraîchit et vint du sud-ouest. Le pack fut poussé dans la baie contre le champ de glace près duquel se trouvait l'*Étoile Polaire*, et qui, à son tour, vint s'appuyer contre la glace côtière. Pendant la nuit, je m'étais éveillé plusieurs fois en entendant de légers craquements. Vers six heures et demie, je fus réveillé en sursaut par un fracas violent, qui provenait de tous les côtés à la fois, et par les mouvements désordonnés du vaisseau, qui d'abord s'inclina à droite et en-

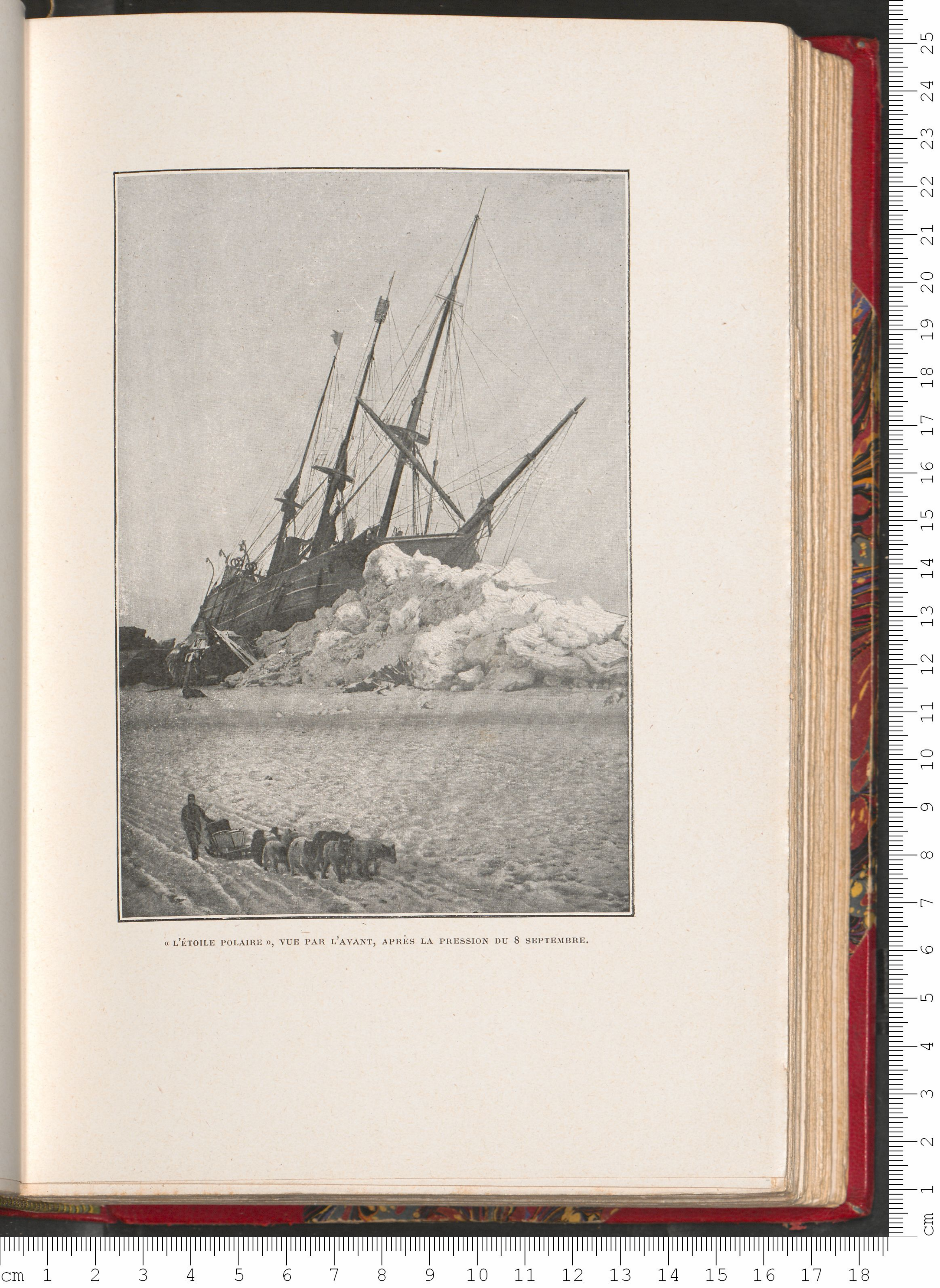
suite, à gauche, de 20 degrés. Ces bruits n'avaient pas encore cessé, que je me précipitai sur le pont, à moitié habillé, pour voir ce dont il s'agissait. Poussé par le pack, le champ de glace de la baie était monté pardessus la glace côtière et arrivait déjà tout près des chenils. Quelques gros blocs s'étaient amoncelés contre les portes, qu'on ne pouvait plus ouvrir. Nos hommes, attirés par les aboiements des chiens, s'étaient hâtés d'aller les délivrer et les avaient fait sortir du côté de la terre, en brisant les cloisons intérieures des chenils. Une digue de pression s'était formée le long de la côte, avec des hummocks, hauts de 5 à 6 mètres. Étranglé de l'avant, dans un point de violente pression, le navire avait été repoussé en arrière à environ une trentaine de mètres; en même temps, il s'était soulevé sur la glace de façon que l'avant restait hors de l'eau et s'était incliné d'environ 20 degrés du côté gauche.

En reculant, il s'était ouvert un chemin au milieu d'énormes blocs de glace, qu'il avait soulevés avec les flancs et avec l'arrière. L'inclinaison du navire nous montra la coque défoncée sur une longueur de 6 à 7 mètres. Cette fois-ci les glaces avaient été plus fortes que les flancs du vaisseau, et comme la voie d'eau que nous apercevions sur le côté droit pouvait s'être produite également du côté gauche, resté sous l'eau, je donnai l'ordre d'allumer la chaudière pour pouvoir utiliser les pompes de la machine.

Pendant que je m'habillais, on s'aperçut dans la machine que le vaisseau faisait eau. Elle entrait en abondance, et il fallait se hâter de mettre les pompes en mouvement, de jeter à terre nos provisions d'hiver et de nous assurer les moyens de nous construire une habitation.

Toutes les illusions de la veille s'étaient envolées et ne m'avaient laissé que la lugubre perspective de passer l'hiver dans cette baie, avec peu de ressources, et d'opérer notre retraite au printemps suivant, avec moins de ressources encore. Malgré moi, les épreuves des expéditions de De Long, de Greely et de Franklin me hantaient l'esprit, et les angoisses que j'éprouvais augmentèrent lorsque je pensai aux graves responsabilités qui m'incombaient dans cet avenir incertain.

L'équipage, comprenant la gravité de notre position, se mit à l'œuvre avec la plus grande activité et le plus grand ordre, lorsque je commandai de débarquer les vivres sur la glace. Il était sept heures lorsque nous commençâmes, les uns à l'avant, les autres au centre du navire, à retirer nos provisions de la cale; nous jetâmes sur la glace, à notre gauche,



« L'ÉTOILE POLAIRE », VUE PAR L'AVANT, APRÈS LA PRESSION DU 8 SEPTEMBRE.

les caisses de vivres, les vêtements, les tentes de camp et le pétrole transvasé provisoirement dans tous les récipients disponibles, dans les baquets de la cuisine, dans des seaux et dans des barils. L'inclinaison du vaisseau et la glace qui couvrait le pont, rendaient difficile le travail à bord. C'est alors que nous reconnûmes l'avantage des caisses légères et de petites dimensions. Nos hommes se les passaient de main en main, tandis qu'ils devaient soulever les plus pesantes avec des palans et, une fois hissées sur le pont, il était fort difficile de les transporter. A l'exception de deux mécaniciens qui veillaient au feu et de quatre hommes qui étaient à la pompe, tout le monde travaillait au débarquement de nos provisions.

Vers huit heures, agités comme nous l'étions et les vêtements salis par notre travail, nous vînmes nous mettre à table; nous prîmes à la hâte notre déjeuner, presque sans échanger un mot, et retournâmes de suite à l'ouvrage. Le vent était tout à fait tombé et la pompe à bras n'était plus suffisante à elle seule pour arrêter l'eau, qui, au fourneau de gauche, arrivait déjà jusqu'aux grilles. Pendant que les mécaniciens travaillaient, les pieds dans l'eau, nous leur demandions continuellement quel était le degré de pression de la chaudière. Enfin, lorsque vers huit heures et demie, nous entendîmes le bruit du petit cheval qui fonctionnait, nous crûmes avoir un moment de répit.

Grâce au petit cheval et à la pompe à bras, l'eau cessa de monter, mais dans les conditions où nous nous trouvions, nous ne pouvions guère espérer qu'elle restât longtemps au même niveau. Nos hommes ne pouvaient pas résister pendant longtemps au travail fatigant de la pompe à bras. Seul, le petit cheval était insuffisant; nous ne pouvions pas compter sur la pompe à vent et, pour faire fonctionner la pompe d'épuisement, il aurait fallu désembrayer l'arbre d'hélice, ce qui n'était plus possible, à cause de l'eau qui en avait envahi le puits. Force nous était donc de renoncer à arrêter l'eau au-dessous des fourneaux et de nous résigner à nous servir de la pompe à bras, durant le temps nécessaire au débarquement du matériel; ensuite, il ne nous resterait plus qu'à abandonner le navire.

Nous continuâmes toute la journée le travail de débarquement, et nous ne l'interrompîmes que pour prendre nos repas. Les circonstances ne se modifiant pas et la position de la malheureuse *Étoile Polaire* restant la même, je dus me préoccuper de l'avenir. Comme tout ce qui était néces-

saire pour notre hivernage était déjà en sûreté, nous nous mîmes à débarquer également le matériel de l'expédition en traîneaux, afin que, même dans le cas où le vaisseau serait perdu sans retour, nous eussions les moyens d'accomplir l'entreprise qui était l'objet de notre expédition. Malheureusement, les pompes étaient impuissantes et l'eau nous envahissait toujours.

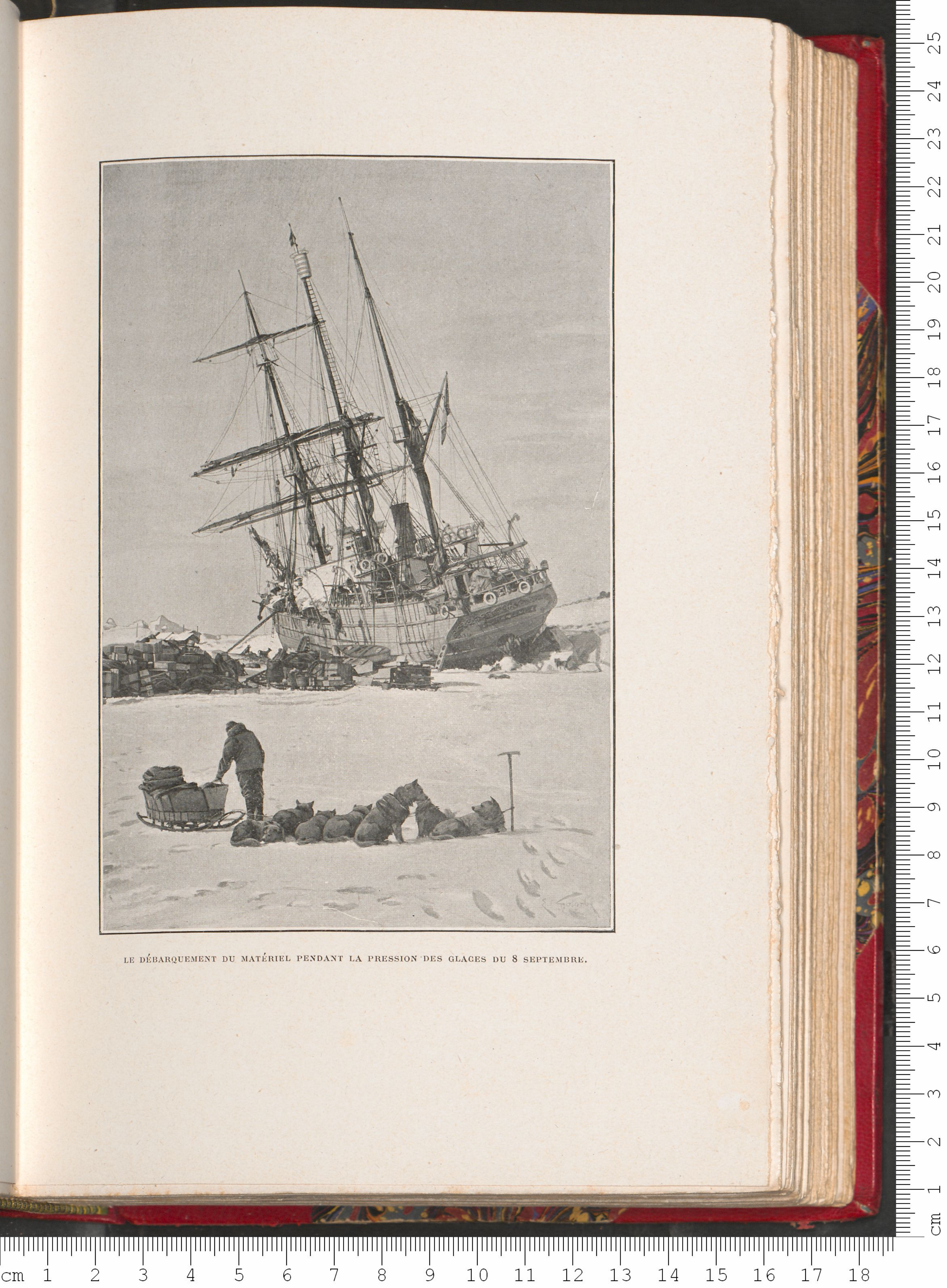
A cette époque de l'année, la lumière du jour durait encore vingt-quatre heures sans interruption.

La cale ouverte, les caisses éparpillées çà et là, les lampes enlevées de leur place, les cabines en désordre, tout trahissait notre malheur et le travail accablant auquel nous venions de nous livrer. Notre navire, où d'ordinaire régnait un ordre parfait, faisait mal à voir sous la lumière diffuse qui éclairait ce désordre.

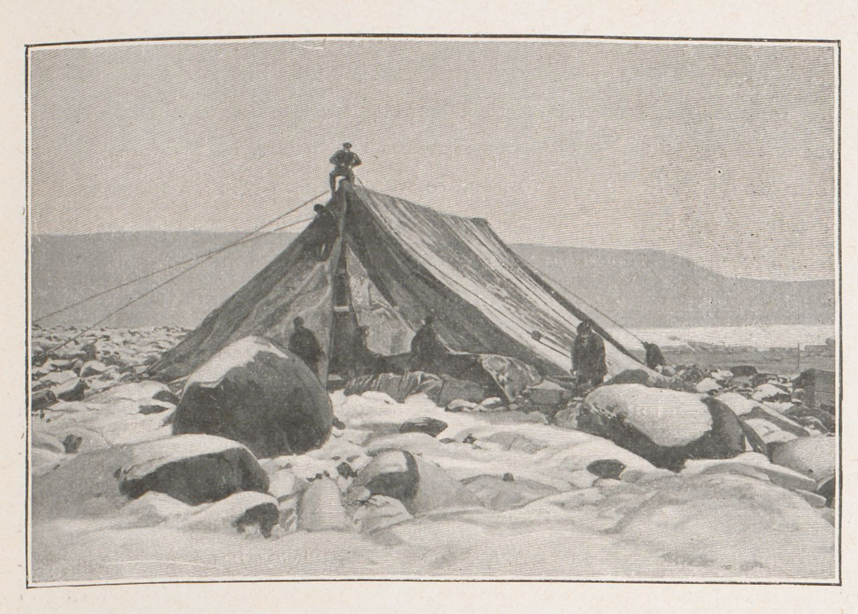
A six heures du matin, nous avions mis en sûreté des vivres pour plus d'une année, des vêtements, des tentes, ce qui était nécessaire pour notre éclairage et tout le matériel de l'expédition en traîneaux. Alors nous cessâmes de faire aller la pompe à bras, et nous laissâmes l'eau monter et éteindre les feux. Nous débarquâmes bientôt la dernière caisse, après avoir travaillé vingt-quatre heures sans interruption; puis nous hissâmes à l'arrière et au grand mât le drapeau national et mon drapeau particulier. Si le vaisseau devait couler, les drapeaux seraient ainsi les derniers à disparaître, et si, au contraire, le navire restait immobile là où la pression l'avait jeté, la vue de ces couleurs si chères à nos cœurs nous aiderait à conserver l'espoir de le recouvrer.

A neuf heures, quand je me levai, Cagni m'annonça que notre position n'avait pas subi de changement et que l'eau continuait à monter. Pourtant le vaisseau n'avait pas bougé, soit qu'il fût appuyé sur le fond, soit seulement enchâssé dans la glace. Journée calme, temps splendide, sans un nuage. Autour de nous, le paysage était d'une tristesse intense....

Quel changement en moins de vingt-quatre heures! Encore étourdi par le travail fébrile de la veille, je ne parvenais pas à me persuader que nous dussions abandonner l'*Étoile Polaire*, dont l'armement nous avait coûté tant de peines. J'en fis plusieurs fois le tour, suivi des chiens qui jeûnaient depuis vingt-quatre heures et attendaient que je leur donnasse quelque nourriture; ensuite, je me rendis à bord et descendis à la machine. L'eau montait lentement. Le fourneau de gauche, déjà submergé, était éteint; bientôt il en serait de même de celui de droite.



LE DÉBARQUEMENT DU MATÉRIEL PENDANT LA PRESSION DES GLACES DU 8 SEPTEMBRE.



CONSTRUCTION DE LA TENTE.

J'avais la conviction que le vaisseau devait être endommagé des deux côtés. Il était plus que probable qu'il ne pourrait plus nous servir et que, pour retourner en Europe, nous devrions nous efforcer d'arriver au cap Flora, soit en traîneaux, au printemps, soit en canot, l'été suivant. Désormais, il n'était plus question d'atteindre le Pôle! Nous ne devions plus penser qu'à retourner en Norvège et à y retourner en naufragés....

Vers dix heures, l'eau qui était encore montée de quelques centimètres, s'arrêta définitivement. L'inclinaison de l'*Étoile Polaire*, qui rendait la vie à bord plus qu'incommode, les difficultés que nous aurions eues à surmonter pour la redresser en faisant autour d'elle éclater la glace, au moyen de mines, difficultés auxquelles s'ajoutait le danger de la voir couler encore davantage, la crainte d'une autre pression qui pouvait la renverser complètement et nous obliger à l'abandonner tout à fait, toutes ces raisons nous convainquirent que le mieux était de la quitter et de nous établir à terre, où nous serions à l'abri de toute surprise. Nous ne manquions, d'ailleurs, pas de ressources pour nous construire une habitation.

Nous nous étions munis de deux tentes de campement, qui pouvaient abriter tout l'équipage. Cependant elles auraient été insuffisantes pour

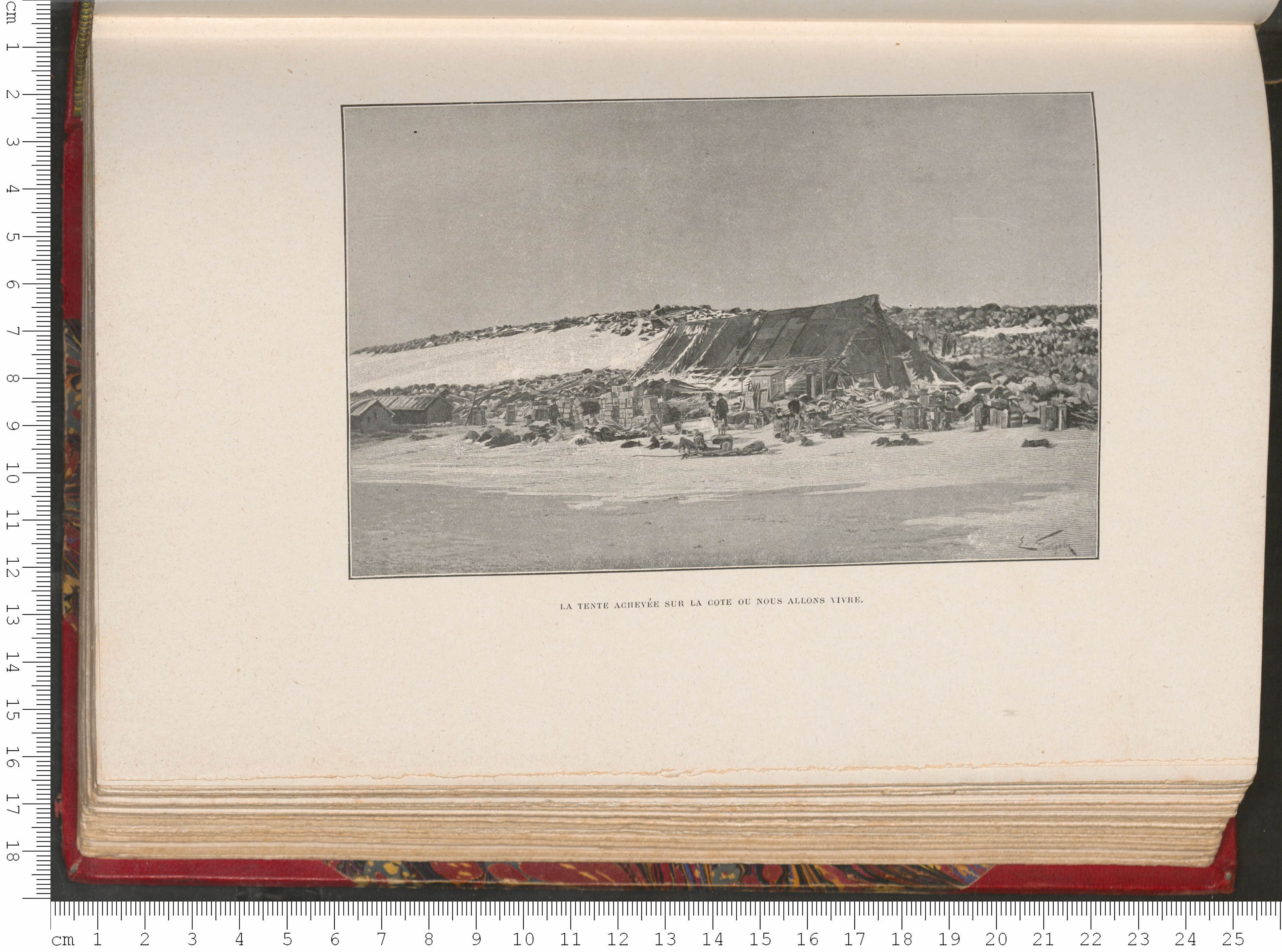
nous protéger contre les rigueurs de l'hiver et pour résister à la violence des vents; mais en les recouvrant d'une seconde toile, de façon à former des couches d'air entre ces parois superposées, nous pouvions facilement obtenir une température assez élevée à l'intérieur, et, avec de la toile à voile un peu plus forte, construire une paroi extérieure susceptible de résister aux vents. Rien n'était plus indiqué, pour recouvrir nos tentes de campement, que la tente en toile que nous avions construite sur le pont, avec les traverses et les longues perches qui en formaient la carcasse. Nous pouvions ensuite recouvrir le tout avec une troisième couverture formée des voiles et des vergues du vaisseau.

Nous nous mîmes immédiatement à l'ouvrage; Cagni fut l'architecte de notre nouvelle demeure. Le soir même, nous dormions sous nos nouvelles tentes improvisées.

11 septembre. — Nous devons d'abord mettre un peu d'ordre dans les monceaux d'objets de tout genre jetés hors du vaisseau le jour de la pression. Les premiers inconvénients de notre nouvelle habitation se font déjà sentir. De la façon dont elle est couverte maintenant, nous sommes dans l'obscurité à l'intérieur et devons continuellement y tenir les lampes allumées. Le premier jour, nous nous étions servis de la forge pour faire notre cuisine, mais aujourd'hui nos fourneaux sont remontés et nous les plaçons entre les deux tentes de campement.

La seule personne qui ait trouvé quelque avantage à notre changement d'habitation est le cuisinier, car il travaillait auparavant dans un local étroit, peu aéré, et par conséquent toujours rempli de fumée[1]. Cependant faire la cuisine à une température de 7 degrés au-dessous de zéro est loin d'être une occupation agréable. Il n'est guère agréable non plus, à l'heure des repas, de rester assis sous les tentes par une semblable température. Aussi devons-nous continuellement nous frotter les mains, et

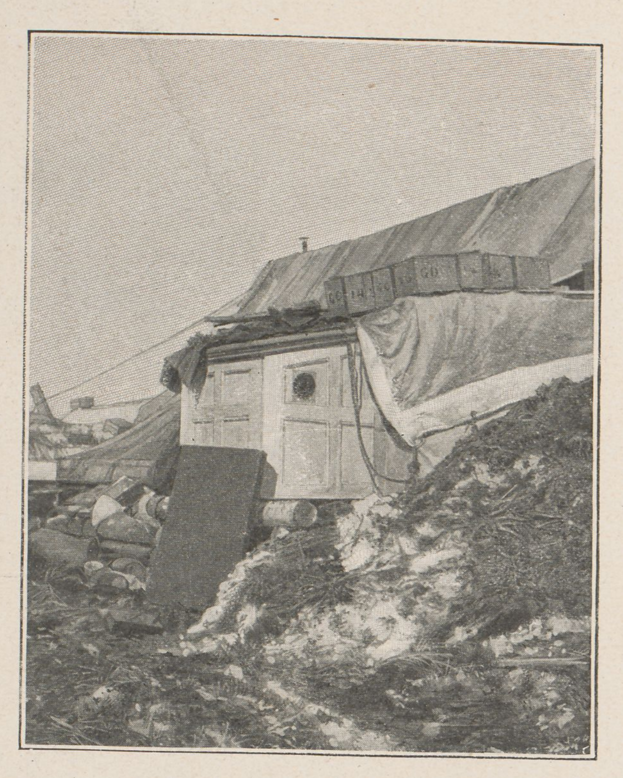
1. Les fourneaux de notre cuisine pouvaient fonctionner aussi bien avec le pétrole qu'avec le charbon; on ne devait pas consommer plus de 4 litres de pétrole par jour pour obtenir 225 litres d'eau bouillante. En employant le pétrole, outre l'énorme économie de combustible, on aurait fait la cuisine plus rapidement et on n'aurait pas eu l'inconvénient de la fumée. Mais peu de jours après notre départ de Christiania, nous dûmes renoncer au pétrole et recourir au charbon. Nous nous étions aperçus que la consommation réelle du pétrole était de plus de 8 litres par jour, sans compter les fuites que nous eûmes fréquemment à constater. En nous servant du charbon, le manque d'air et les proportions étroites de la cuisine faisaient que chaque matin, non seulement cette cuisine, mais encore nos logements, étaient remplis de fumée. Nous n'avions pas encore pu remédier à cet inconvénient le jour où nous fûmes victimes de la pression.



LA TENTE ACHEVÉE SUR LA COTE OU NOUS ALLONS VIVRE.

battre la semelle sur le sol gelé, en faisant des vœux pour que le repas se termine rapidement et que nous puissions de nouveau nous réchauffer en marchant.

12 septembre. — Nous cousons les voiles; quoique le temps soit beau, c'est un pénible travail. Nos hommes sont souvent obligés de descendre de leur échafaudage et de se mettre à courir pour se réchauffer. Pourtant, le soir, tout est fini.



L'ENTRÉE DE LA NOUVELLE DEMEURE.

Nous devons tenir nos chiens à la chaîne toute la journée; autrement, au grand désespoir du maître-coq, ils dévoreraient tous nos vivres déposés sur la neige.

Avant d'aménager définitivement les tentes intérieures, nous aplanissons le terrain. Une opération qui nous coûte beaucoup de fatigue et de temps est celle qui consiste à enlever les grosses pierres gelées qui se trouvent dans le sol. Nous devons les remuer à coups de pioche et creuser la terre tout autour avec des haches. Le soir, le sol de notre habitation est aplani et nous pouvons nous y installer définitivement.

14, 15, 16 septembre. — Bien que pendant la nuit, la température soit de 16 degrés au-dessous de zéro, nous dormons tous parfaitement sous notre tente. Le temps continue à être au beau, ce qui facilite nos travaux d'installation.

17 septembre. — Aujourd'hui, après sept jours de travail, nous nous



INTÉRIEUR DE LA TENTE.

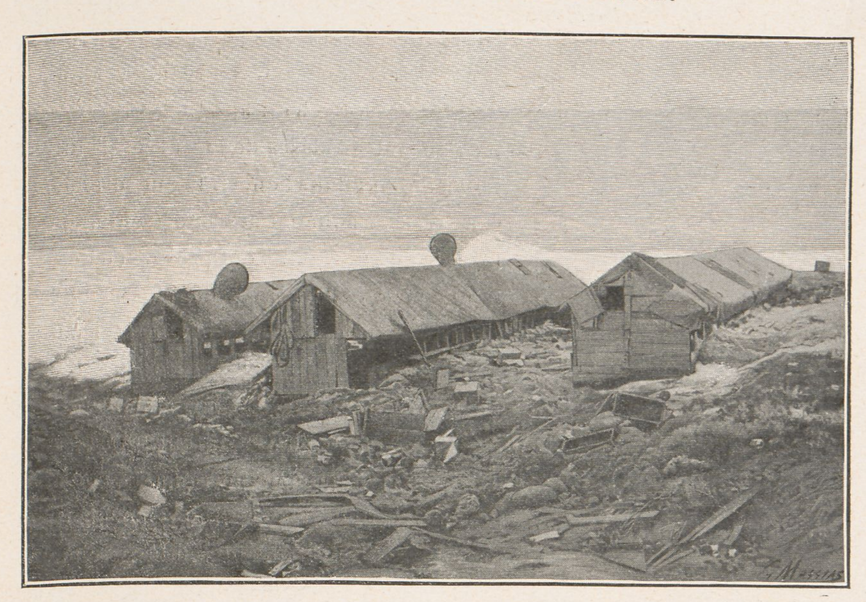
reposons et, dorénavant, nous reprendrons notre genre de vie habituel. Dans ses parties principales, la cabane est presque terminée. Il ne reste plus que des travaux secondaires dont nous nous occuperons tranquillement plus tard. Ainsi, en sept jours, les vingt personnes qui étaient à bord se sont établies à terre, dans une habitation construite avec les voiles, les vergues et les tentes du vaisseau, et cela sans endommager sérieusement le matériel tout à fait indispensable au navire.

Les jours suivants, nous nous occupâmes spécialement de transporter les vivres, le charbon et les vêtements dans la tente ou dans son voisinage, et nous enlevâmes tout ce qui se trouvait sur la glace pour le mettre en sûreté sur la plage.

On plaça tout ce qui était vêtement dans l'espace compris entre les deux tentes de campement, sur un échafaudage élevé au-dessous du plafond. Dans l'intervalle ou corridor, compris entre les tentes intérieures



NOS HOMMES TRANSPORTÈRENT LE CHENIL SUR LA GLACE.



LES CHENILS FURENT INSTALLÉS A TERRE.

où nous dormions et la première cabane, nous plaçâmes les caisses de lait non sucré et le vin, qui souffraient particulièrement du froid et qu'il fallait tenir par conséquent dans un lieu relativement chaud. Les caisses, bien appuyées les unes contre les autres, formaient une muraille qui contribuait à nous protéger contre le froid. Pour empêcher que l'air froid ne pénétrât dans les tentes de campement, nous eûmes l'idée de coudre des bandes de toile sur les côtés de ces tentes, et nous plaçâmes des sacs de charbon sur la partie de ces bandes qui retombait sur le sol. L'espace libre entre les deux tentes de campement fut divisé en deux parties ; dans l'une, on mit la cuisine et, dans l'autre, des sacs et des caisses contenant des vêtements. Nous démontâmes sur le vaisseau les parois de la cabine des matelots, et nous en prîmes les planches pour en faire un plancher. Les tentes étaient chauffées par deux poêles. Les cheminées traversaient les parois de toile superposées, ce qui assurait le tirage des poêles par quelque vent que ce fût. Des disques d'amiante protégeaient les toiles contre le danger d'un incendie. Entre la première et la seconde cabane, nous plaçâmes les caisses qui contenaient les vivres dont nous devions avoir le plus besoin pendant l'hiver, et ces caisses devenaient un autre rempart contre le froid. Autour de la première cabane, nous mîmes des

sacs de charbon. De plus, pour diminuer autant que possible l'entrée de l'air froid, nous fabriquâmes devant la cabane extérieure un vestibule qui formait ainsi une troisième entrée à notre habitation.

En dehors de la tente, nous plaçâmes des caisses de biscuit et d'autres provisions, et dans l'enceinte que formaient ces caisses, nous mîmes une trentaine de tonnes de charbon. Tout près de ce dépôt, nous construisîmes, avec des caisses et des voiles, une cabane destinée à abriter notre forge.



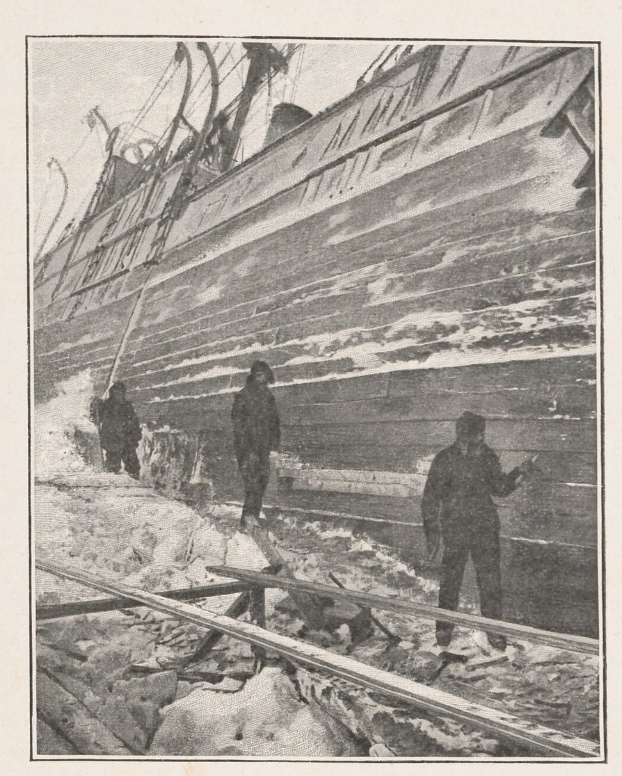
MOUETTES ARCTIQUES.

Enfin, les chenils qui étaient restés sur la glace côtière, furent transportés et établis près de notre habitation.

Tous ces travaux nous occupèrent jusqu'à la fin de septembre. Pendant tout le mois, le temps fut calme et beau, malgré quelques coups de vent de l'est, de peu de durée. Après la pression du 8 septembre, le pack qui se trouvait entre le cap Säulen et le cap Clément-Markham au sud, les îles de Charles-Alexandre et du Prince-Rodolphe à l'est, n'avait plus bougé. Au large, au contraire, quand soufflaient les vents de l'est, le pack tendait à s'éloigner, ce qui formait un large canal le long de la glace qui entourait les îles ci-dessus. La température descendit quelquefois jusqu'à 19° au-dessous de zéro; mais la moyenne se maintint entre 5 et 6° au-dessous de zéro et nous ne fûmes pas obligés de modifier notre système d'habillement. Le 21 et le 22 septembre, nous eûmes de la pluie, et la température s'éleva à 3° au-dessus de zéro, ce qui provoqua la fonte des neiges. Quelques oiseaux avaient déjà commencé à émigrer vers le sud. Les petits guillemots et les colombes du Groenland furent les premiers à abandonner le cap Säulen, et cela au commencement de septembre. Il ne restait que les pétrels, les mouettes bourgmestres et les mouettes blanches, qui nous quittèrent aussi vers la fin du même mois.

Cependant, nous devions tenter de remettre à flot notre navire. L'eau avait submergé une partie des machines, le condenseur et les fourneaux

de la chaudière, après quoi elle s'était gelée et la glace avait là une épaisseur d'environ 50 centimètres. La position du navire n'avait pas changé, seulement la glace qui le soutenait ayant quelque peu cédé, son inclinaison avait augmenté d'autant.



VISITE DE LA COQUE. AVEUGLEMENT DE LA VOIE D'EAU.

Il fallait d'abord enlever l'eau pour trouver l'avarie du flanc gauche, la réparer ainsi que celle qui était visible sur le flanc droit, voir s'il était possible de tenir le navire étanche et, dans le cas où nous ne le pourrions pas, mettre nos machines en état de rester submergées tout l'hiver sans être endommagées. C'étaient là les travaux que nous avions à accomplir. Pour moi, je ne croyais guère qu'il fût possible de les effectuer; Cagni, au contraire, ne désespéra pas un seul instant, et c'est à sa force de volonté et à sa persévérance qu'aucun obstacle ne put abattre, que nous devons de les avoir accomplis.

Nous savions que, par des journées de vent, la pompe à vent pouvait faire baisser le niveau de l'eau dans la cale ; mais il ne fallait guère y compter, car c'était une ressource incertaine, et les pompes à bras, seules, n'étaient pas suffisantes. Déjà, le 26 septembre, nous avions enlevé l'eau de la chaudière pour empêcher, qu'en se gelant, elle n'endommageât les tubes. Il fallait donc trouver quelque autre moyen efficace dont on pût se servir pendant un certain nombre de jours.

C'est alors que nous eûmes l'idée d'employer la pompe que nous avions prise pour la production de l'hydrogène nécessaire au gonflement des ballons. Cette pompe était double et avait deux puissants tuyaux de déversement; elle devait donc être un excellent moyen d'épuisement. Comme pour la faire marcher, on se servait d'une petite chaudière Field, unie au générateur, nous pouvions l'employer facilement. D'abord ce fut sur le pont et au grand air que nous établîmes la petite chaudière et que nous la fîmes fonctionner. Mais l'eau gelait rapidement dans les tuyaux placés sur le pont et la petite chaudière ne marchait plus que par intervalles. Bref, nous dûmes la démonter et nous la plaçâmes dans un lieu couvert, dans l'ancienne cuisine du bord, où, en fermant les portes et en allumant les fourneaux, il était facile d'obtenir une température assez élevée.

Lorsque nous fûmes assurés du bon fonctionnement de la petite chaudière et de la pompe, nous dûmes songer à enlever la partie supérieure de la glace qui se trouvait dans la chambre de la machine. Par une bonne journée de vent, nous fîmes marcher la pompe à vent et réussîmes à enlever de la cale la plus grande partie de l'eau qui s'y trouvait; à l'aide de la petite chaudière, nous pûmes ensuite vider complètement le vaisseau. Avec des paquets d'étoupe imbibés de pétrole et allumés, nous pûmes faire fondre la glace et détacher la plus grande partie de celle qui se trouvait autour des machines; le reste disparut quand il fut possible d'allumer la chaudière. Nous débarquâmes le charbon et les vivres, puis nous nous mîmes à réparer la carène. Le côté droit avait surtout souffert, la voie d'eau y était considérable; de plus, la pression énorme subie par les flancs avait encore causé de sérieux dégâts à l'intérieur du navire: les épontilles avaient été détachées des baux et de la carlingue et repoussées à une dizaine de centimètres; de même les entretoises obliques, placées entre les baux et les membres transversaux, avaient été, en partie, détachées à leurs extrémités[1].

Heureusement, l'hélice n'était pas trop endommagée : en creusant la glace jusqu'au niveau de la mer, nous entrevîmes le bout d'une aile, avec laquelle à la rigueur nous pouvions revenir en Europe. Une seule aile nous aurait, en effet, permis non de courir, mais du moins d'avancer.

1. Quand le vaisseau eut été remis à flot, il ne reprit plus sa forme primitive; alors nous pûmes constater que l'arbre avait fléchi de 2 centimètres et demi; de même, malgré les puissants renforts qui se trouvaient entre la quille et la coque, l'arrière avait joué, ce qui avait causé une voie d'eau considérable.

Quoi qu'il en soit, le moment était venu de prendre un parti : il fallait décider si nous devions continuer à pomper pour tenir la cale étanche, ou bien, si nous devions la laisser de nouveau envahir par l'eau. Dans le premier cas, nous aurions abîmé notre petite chaudière et sa pompe, qu'il nous importait de conserver intactes pour l'été, et, en même temps, malgré tous nos soins, nous aurions imposé à nos hommes un rude travail pendant tout l'hiver. Dans le second cas, c'est-à-dire en laissant rentrer l'eau dans le vaisseau, il n'y avait guère que la chaudière et le condenseur qui auraient à souffrir de ce bain prolongé; et encore, en fermant tous les tubes de ces deux organes principaux, avec des bouchons de bois, nous avions presque la certitude de les conserver en d'assez bonnes conditions. Par conséquent, il était beaucoup plus sage d'abandonner le vaisseau et de laisser l'eau envahir la cale et la chambre de la machine. En attendant, le charpentier et le guide Petigax avaient été chargés de réparer, par l'extérieur, la voie d'eau du flanc droit. Sur toute la longueur de la partie endommagée, ils commencèrent en conséquence, par pratiquer une incision profonde d'environ 5 centimètres. On la recouvrit entièrement de toile goudronnée et, là-dessus, au moyen de longs boulons, on fixa des planches provenant du pont de la batterie. Quand ce travail fut fini, on pouvait considérer le flanc droit comme parfaitement solide à ce point-là, bien que la ligne en eût subi une légère altération, puisque les membres transversaux avaient pris une autre forme sous l'effort de la pression. Toutefois, dans la crainte que l'*Étoile Polaire* ne s'abattit, nous la reliâmes solidement à la terre avec de puissants câbles d'acier fortement tendus, dont les bouts étaient fixés d'un côté au haut du grand mât et du mât de misaine et de l'autre à la plage.

Ces travaux, commencés le 3 octobre, durèrent jusqu'au 15 novembre. Nous acquîmes la certitude que le vaisseau pourrait encore servir, si nous réussissions à lui faire quitter la position critique où la pression l'avait jeté. Nos hommes furent donc occupés pendant plus d'un mois, ce qui leur remonta le moral, car tous avaient été un peu abattus par l'événement du 8 septembre.

Pendant ce temps, nous avions cherché à rendre la cabane aussi commode que possible en y transportant les objets qui nous étaient le plus nécessaires. Dans notre tente, nous nous étions installés de la manière suivante : Cagni, le docteur, Querini et moi, nous occupions l'un des côtés. Les officiers norvégiens, c'est-à-dire le capitaine, le second et

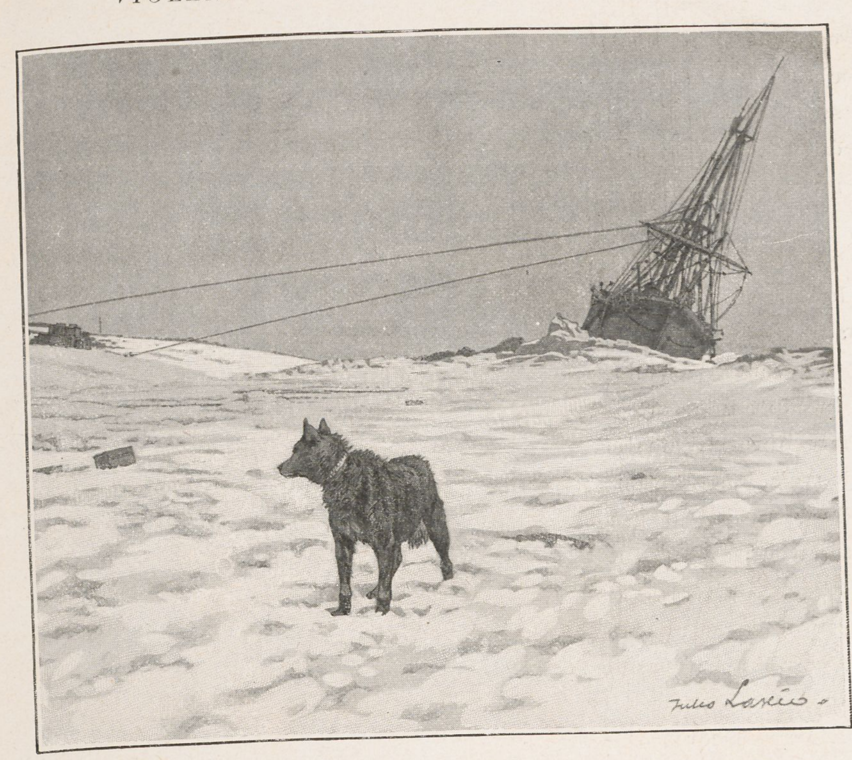
les deux mécaniciens, occupaient l'autre côté. C'est là aussi qu'on avait placé notre table de bord, dont nous nous servions pour les repas et pour les travaux de chaque jour.

Sous la tente, nous avions le même horaire qu'à bord. Tout le monde se levait à sept heures; du reste, en vivant tous dans la même tente, on était forcé de se lever tous plus ou moins au même moment. A huit heures, premier déjeuner. Après neuf heures, on se mettait au travail, qui durait jusqu'à midi et que l'on continuait, après dîner, jusqu'à cinq heures. On soupait à six heures et demie, et vers dix heures, presque tout le monde était endormi.

Ainsi, notre vie était à peu près celle d'un collège où tous les élèves doivent faire la même chose aux mêmes heures. Pendant la journée et occupés comme nous l'étions, les heures s'écoulaient rapidement, mais les soirées nous semblaient bien longues. Après quelques mois de vie en commun, les sujets de conversation étaient devenus rares et l'on parlait peu pour ne pas toujours répéter les mêmes choses.

Nous jouissions tous d'une excellente santé; nous vivions continuellement au grand air; nous dormions dans un endroit sec et bien aéré; nous étions habillés chaudement; notre nourriture était saine et variée — nous avions une ou deux fois par semaine une distribution de viande d'ours fraîche. — Nous devions cette bonne santé non seulement à nos excellentes conserves, mais encore à la cuisine saine et variée de notre maître coq, et nous lui en étions fort reconnaissants. Il était occupé du matin au soir, puisque deux fois par jour il devait préparer la nourriture de vingt personnes et, outre cela, faire le pain. Pendant toute une année, le pauvre homme dut travailler sans interruption et sans repos; les jours de fête même ne lui apportaient qu'une augmentation de travail.

Le 4 novembre, le temps devint mauvais et un très fort vent de l'est se déchaîna sur nous. La neige que le vent soulevait et faisait tourbillonner, nous empêchait presque de respirer et de voir au delà de quelques mètres. Cette tempête fut la plus violente et la plus prolongée de celles dont nous fûmes spectateurs pendant toute la durée de notre séjour dans la baie de Teplitz. Durant huit jours de suite, nous n'eûmes pas un moment de répit. Notre cabane, qui n'était pas encore recouverte de neige, fut exposée à toute la violence du vent. Lorsqu'il s'engouffrait dans l'intervalle compris entre la première et la seconde toile par les déchirures qui s'étaient produites dans les coutures, il secouait toute la baraque avec



« L'ÉTOILE POLAIRE » ÉTAIT ABANDONNÉE.

un vacarme épouvantable, semblable à celui que font les voiles d'une frégate. Nous ne parvenions pas à nous entendre, et si l'on pense que ce divertissement dura sans interruption huit jours de suite, on comprendra quelle fut notre joie en voyant que le baromètre montait, et nous annonçait la fin prochaine de l'ouragan.

Cette fois, nos chiens furent sérieusement menacés. Comme nous avions l'habitude de les renfermer chaque soir dans leurs chenils, nous les y avions fait rentrer aussitôt que le mauvais temps avait commencé. Mais, le jour suivant, lorsque nous voulûmes tenter quelque moyen de leur porter leur pitance, nous trouvâmes que le vent avait transporté une telle quantité de neige autour des chenils qu'ils étaient en partie ensevelis, et cela au point qu'il était impossible d'en ouvrir les portes. Nous dûmes nous mettre tous à l'œuvre pour délivrer nos bêtes. Nous passâmes des heures peu agréables au milieu des tourbillons de neige, et avec un vent qui éteignait continuellement nos lanternes. A peine les chenils furent-ils

ouverts, qu'ils furent entièrement remplis de neige; de sorte que nos chiens n'eurent plus aucun abri. Nous en oubliâmes deux ou trois, et le surlendemain l'un deux fut trouvé absolument muré dans la neige qui, devenue dure comme la glace, aurait été certainement son tombeau si nous ne fussions arrivés à temps pour l'en retirer et le sauver du trépas.

Après la tempête, notre cabane resta à moitié ensevelie sous la neige qui, en pesant sur les voiles, les tendit bien mieux que nous n'aurions pu le faire et diminua de beaucoup la partie qui en était exposée aux vents; aussi, depuis lors, notre habitation fut-elle on ne peut plus sûre.

Le vent violent du 4 novembre poussa de nouveau le pack au large, et, du cap Säulen au cap Clément-Markham, il se forma une vaste zone de mer libre qui, malgré la saison avancée, aurait permis la navigation jusqu'à la baie de Teplitz. Plus tard, la couleur foncée du ciel, dans la direction de l'ouest, nous fit comprendre que de ce côté-là les eaux restèrent libres pendant une longue période de temps.

Pendant le mois de novembre les vents furent fréquents; d'ailleurs nous eûmes des journées pendant lesquelles le thermomètre marqua 1 degré au-dessous de zéro, de sorte que nous pouvions nous croire en Europe et non pas dans les régions polaires. La neige ne tombait jamais en larges flocons, mais toujours en grains, et à peine tombée elle acquérait, par l'effet du vent, une consistance telle que nous marchions dessus sans y laisser l'empreinte de nos pas. Le vent l'emportait comme il emporte le sable dans le désert; quand il ne soufflait que de légères brises on la voyait courir au ras du sol; mais lorsque le vent devenait plus fort, la couche de neige qu'il transportait s'élevait toujours plus, au point d'atteindre la hauteur de plusieurs mètres et de nous faire douter, pendant les ouragans, si la neige qui nous enveloppait tombait du ciel ou si elle était simplement soulevée par la violence de la tempête[1]. Elle ne formait jamais une couche unie sur le sol, mais elle s'amoncelait partout où elle trouvait un appui, sans s'arrêter sur les surfaces planes, de telle façon qu'il était impossible d'apprécier d'une manière quelconque la quantité qui en était tombée. Les vents produisaient en outre des sillons qui suivaient la direction du vent dominant et qui rendaient absolument inégale la surface de la glace[2].

1. C'est cette neige violemment transportée par le vent qu'on appelle *drift*. Elle est aussi désagréable que possible.

2. Les Esquimaux appellent ces ondulations *sastrugi*.



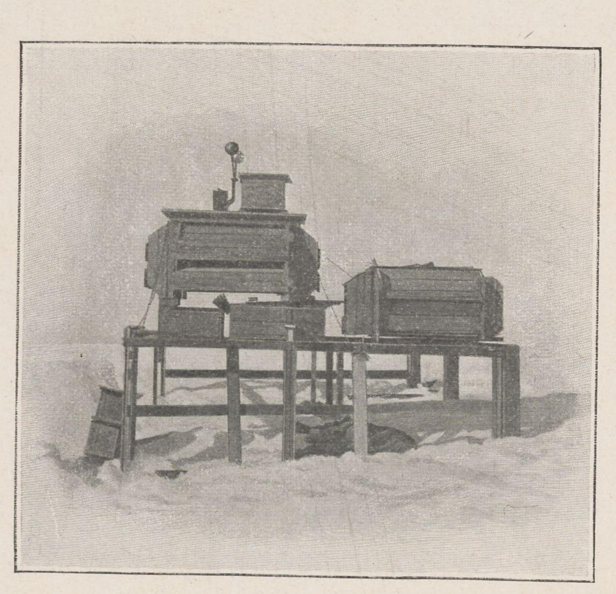
LA TENTE SOUS LA NEIGE.

Nous avions continué à porter les mêmes vêtements que nous avions à bord. Pourtant nous avions remplacé les souliers de cuir par des sabots de bois ou des bottes de feutre pour l'usage quotidien, et par des *kömager* et des *finsko*[1] pour les marches. Les sabots de bois, doublés de peau de phoque, et les bottes de feutre étaient des chaussures fortes et chaudes, mais peu commodes pour marcher. Les jours de bourrasque nous passions par-dessus nos vêtements ordinaires ce que nous appelions « l'habit de vent », sorte de « complet » en toile assez forte, sans ouvertures, serré aux poignets et aux chevilles avec des lacets, et qui nous protégeait parfaitement contre la neige. Comme coiffure nous avions adopté le bonnet des baleiniers, muni de petites ailes qui nous recouvraient les oreilles.

Nous éprouvions toutes sortes d'ennuis avec nos instruments enregistreurs. La « guérite » que le Bureau météorologique nous avait fournie était parfaite pendant l'été, mais de peu d'utilité pendant l'hiver. Le drift s'accumulait dedans au point d'isoler les instruments de l'air extérieur. Nous eûmes l'idée de remédier à cet inconvénient en entourant la guérite de plusieurs cloisons formées de persiennes, ce qui devait arrêter la

1. Les *kömager* sont des souliers lapons en peau de phoque, de la hauteur d'un soulier ordinaire, sans ouverture sur le cou-de-pied et fixés à la cheville par deux lacets. Les *finsko* sont des chaussures finlandaises en peau de renne, avec la fourrure en dehors et de la même forme que les kömager. De plus, l'expédition avait fait une grande provision de bas de toute espèce.

neige tout en permettant à l'air de circuler librement dans l'intérieur. Mais cela ne servit à rien. Nous entourâmes alors la guérite d'une enveloppe de toile, dans laquelle nous fîmes des trous avec de grosses aiguilles; puis, nous plaçâmes les instruments dans une espèce de cage intérieure formée d'une toile semblable. Toutes ces cloisons assises l'une sur l'autre empiraient, au lieu de les améliorer, les conditions dans lesquelles se trouvaient nos instruments. La neige passait entre une cloison et l'autre, s'amoncelait de tous côtés, pénétrait dans les ouvertures des instruments enregistreurs et en arrêtait le mouvement d'horlogerie. Petit à petit elle s'était élevée à la hauteur de la guérite extérieure, ce qui fait que les instruments se trouvaient comme dans un puits.

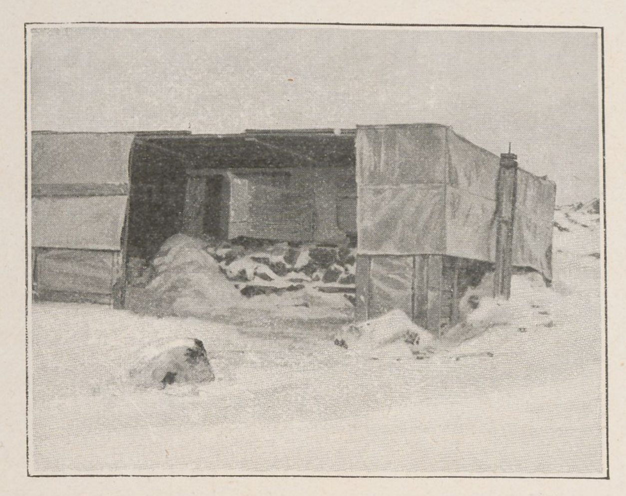


NOS INSTRUMENTS PENDANT LE BEAU TEMPS.

Au commencement, nous supposions que ce fait ne se produirait que rarement, mais la fréquence des vents et le drift, soulevé et emporté continuellement, nous obligèrent bientôt à chercher un autre système pour pouvoir continuer à faire nos observations.

Dans les belles journées nous commençâmes les observations sur les étoiles. Plus tard, ces observations devinrent fort pénibles à cause du froid. Si nous mettions des gants, nous ne pouvions pas manier les vis des instruments, et si nous les ôtions, nos doigts gelaient! En outre, il était fort difficile de faire les lectures, car notre haleine, en se condensant, ternissait les graduations. Les chronomètres, transportés sous la tente, avaient subi de notables variations dans leur marche diurne. Nous dûmes renoncer aux observations sur la pesanteur à cause des variations

de température dans les tentes, et nous abandonnâmes également les observations magnétiques, car elles étaient devenues trop difficiles par la basse température que nous avions dans le kiosque magnétique. En résumé, nous étions dans la presque impossibilité de nous livrer à des travaux scientifiques.



LA CONSTRUCTION, COUVERTE DE TOILE, QUI DEVAIT ABRITER LES INSTRUMENTS CONTRE LE DRIFT.

Il est bon de faire observer ici que les instruments destinés aux régions arctiques doivent être d'un maniement facile. Là, une foule d'opérations délicates que nous exécutons avec la plus grande facilité dans nos climats, deviennent fort difficiles et même impossibles[1].

Le soleil avait disparu depuis le 15 octobre, mais pendant la seconde moitié du mois et presque tout novembre nous continuâmes à avoir plusieurs heures de lumière crépusculaire par jour. Le 3 novembre, à midi, nous aperçûmes les étoiles de première grandeur et peu à peu nous pûmes distinguer les autres. Les aurores boréales commencèrent à apparaître et pendant tout l'hiver elles éclairèrent la voûte céleste avec plus ou moins d'intensité. Peu à peu les teintes de l'horizon diminuaient de force et nous approchions du moment où aucune différence de lumière ne devait plus faire distinguer le jour de la nuit. A la date du 20 novembre, je trouve dans mon journal que, si l'on peut encore distinguer l'horizon légèrement éclairé, à midi, la lumière n'altère plus en aucune façon l'aspect des objets qui nous entourent....

La nuit polaire venait de commencer.

1. Pour ce qui concerne les observations scientifiques, voir les *Relazioni* qui s'y rapportent dans l'ouvrage : *Observations scientifiques faites pendant l'expédition au Pôle de S. A. R. Louis-Amédée de Savoie, duc des Abruzzes*, 1899-1900, chapitre II, *Observations astronomiques*, etc., lieutenant de vaisseau Alberto Alessio; chapitre VII, *Observations sur la pesanteur*, professeur Cesare Aimonetti; chapitre VIII, *Observations sur le magnétisme terrestre*, professeur Luigi Palazzo.

CHAPITRE IV

La nuit polaire. — Modifications au plan de notre expédition en traîneaux. — Entraînement des chiens. — J'ai les doigts de la main gauche gelés. — Noël et le 1er janvier. — Préparatifs de l'expédition au Pôle. — Je cède à Cagni le commandement de l'expédition en traîneaux. — Nous sommes ensevelis sous notre tente. — Retour à la lumière.

En novembre, la maigre lumière crépusculaire que l'on entrevoyait encore vers l'heure de midi, devint plus faible de jour en jour, et, dans la première semaine de décembre, elle disparut complètement; même par les journées les plus claires, elle ne nous donnait pas la plus pâle lueur.

La limpidité du ciel ne frappa ni mes compagnons, ni moi. Un continuel tourbillon de poussière de neige, suspendu dans l'atmosphère, empêchait les astres, même par les journées claires, d'avoir cet éclat que j'avais si souvent admiré dans les régions tropicales, et même dans notre pays. A la vérité, le paysage semblait être très éclairé, mais, c'était là l'effet du reflet intense de la glace.

L'obscurité devait durer environ deux mois. Nous ne manquions pas de travaux à exécuter dans l'intérieur de la tente ou dans le voisinage. Ne pouvant pas faire de promenades, nous devions, faute de mieux, nous contenter, pour prendre un peu d'exercice, de marcher entre des points de repère établis sur un terrain que nous connaissions. Par les journées calmes et belles, à la lueur blanchâtre de la lune, ces heures d'exercice étaient presque agréables; mais dans l'obscurité, par le drift et par le vent, à une température de 20 degrés au-dessous de zéro, lorsqu'on ne pouvait rien distinguer devant soi et qu'une pluie gelée vous coupait la figure, c'était un véritable tourment de rester dehors, ne fût-ce que pendant une heure, et il fallait une grande force de volonté pour ne pas céder à la tentation de rentrer dans la cabane.

Nous commençâmes à préparer l'expédition au Pôle, qui devait avoir

lieu au printemps. Et ainsi, malgré tout, les journées s'écoulaient rapidement. Pour mon compte, quoique je me fusse muni d'une volumineuse bibliothèque, dans la persuasion que j'aurais de longues heures à consacrer à la lecture, j'eus au contraire tellement à faire que je finis par lire relativement peu.



SOUS LA TENTE DE L'ÉQUIPAGE.

Depuis l'ouragan des premiers jours de novembre, les chiens n'avaient plus d'abri pendant les tempêtes et venaient se réfugier les uns dans notre vestibule, les autres dans la cabane des instruments. Quelques-uns restaient en plein air; les plus forts pouvaient résister à ce régime, mais à la longue les plus faibles auraient fini par succomber. Parfois, lorsqu'ils étaient restés couchés pendant quelque temps, il arrivait que, sous l'influence de la chaleur de leur corps, la neige se fondait sous eux; puis, quand elle gelait de nouveau, leur queue restait soudée à la glace; alors les pauvres bêtes ne pouvaient plus se dégager.

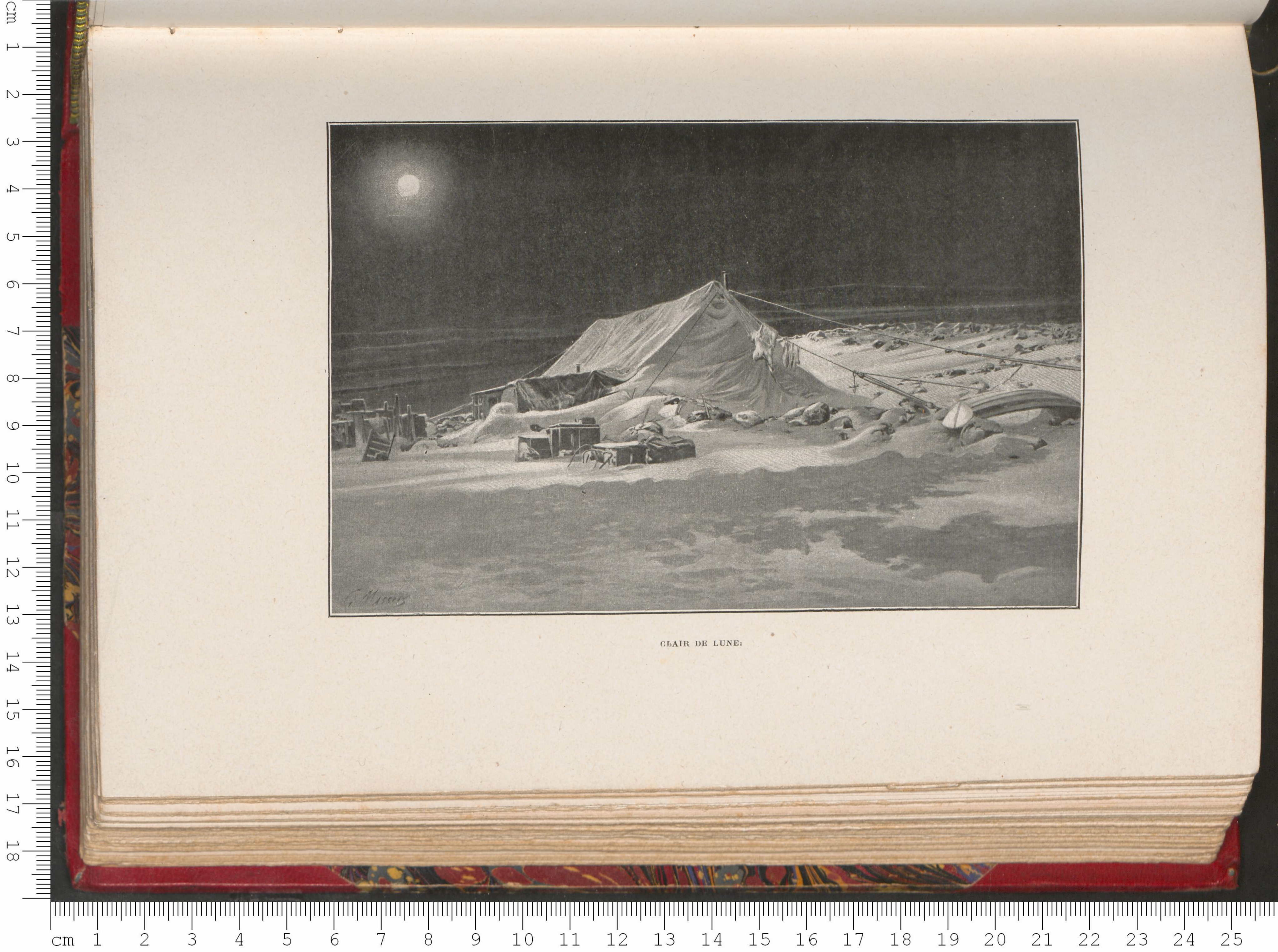
Nous eûmes l'idée de leur préparer un abri dans la neige même qui avait été apportée et amoncelée par le drift, et qui, quelques jours auparavant, avait menacé de les ensevelir. Tout le monde se mit avec ardeur à ce nouveau travail; on creusa avec des pelles et des haches deux cavernes de plusieurs mètres carrés, hautes d'un peu plus d'un mètre et aérées au moyen des manches-à-vent de la machine. A la lueur de nos lanternes ces grottes avaient un aspect fantastique. Nous y renfermâmes tous les chiens; mais en s'aidant des griffes et des dents, ils se creusèrent, à côté des portes, un passage par où ils sortirent. Nos guides, en bons montagnards qu'ils étaient, s'entêtèrent à vouloir les emprisonner; ils placèrent près des portes des caisses de biscuit autour desquelles ils jetèrent de l'eau qui se gela; ils formèrent ainsi un véritable mur dans lequel les ongles des chiens ne pouvaient pas faire brèche. Tout cela fut inutile, car nos bêtes creusèrent alors à côté des caisses de véritables tunnels dont quelques-uns avaient jusqu'à cinq ou six mètres de

longueur. Au prix d'efforts inouïs ils réussirent même quelquefois à sortir par les manches-à-vent, dont l'orifice intérieur était à 1m20 au-dessus du sol! Ils nous avaient vaincus en ruse et en persévérance; dès lors nous renonçâmes à les tenir enfermés et nous les laissâmes rentrer d'eux-mêmes à leur abri, pendant les tempêtes. Plus tard nous fîmes subir un dernier changement aux chenils; nous enlevâmes les séparations intérieures, et nous les transformâmes en longs corridors. C'est sous cette forme qu'ils servirent de refuge à nos bêtes jusqu'à l'époque de notre départ.

Le 20 novembre, nous fêtâmes l'anniversaire de la naissance de S. M. la Reine, en distribuant les cadeaux qu'elle m'avait fait tenir à notre départ d'Arkhangel, par l'entremise du comte Oldofredi. Au moment du désastre que l'*Étoile Polaire* avait subi, les boîtes qui les contenaient n'avaient pas été oubliées, car j'attachais un grand prix à ces souvenirs qui nous étaient encore plus chers dans les circonstances où nous nous trouvions. Déjà le 21 octobre, nous avions ouvert une de ces boîtes, et les cadeaux que la duchesse Hélène d'Aoste avait eu l'amabilité de nous faire, furent partagés ce jour-là entre les officiers et les matelots. S. M. la Reine avait destiné des chaînes d'argent aux matelots et divers autres objets aux officiers. Chaque objet portait le nom de la personne à laquelle il devait être remis. Ces délicates attentions me permirent de répandre un peu de joie parmi mes compagnons, et je fus heureux de pouvoir leur distribuer ces souvenirs de notre chère Italie, dont nous étions alors si éloignés. La journée ne fut pas des plus belles, car je lis dans mon journal : « Vent faible du nord-est qui tombe vers six heures de l'après-midi; température 22 degrés au-dessous de zéro; le ciel est couvert par moments; la lune nous éclaire. Avant dîner, je fais en « habit de vent » ma promenade habituelle et monotone, près de notre tente, pendant environ deux heures. »

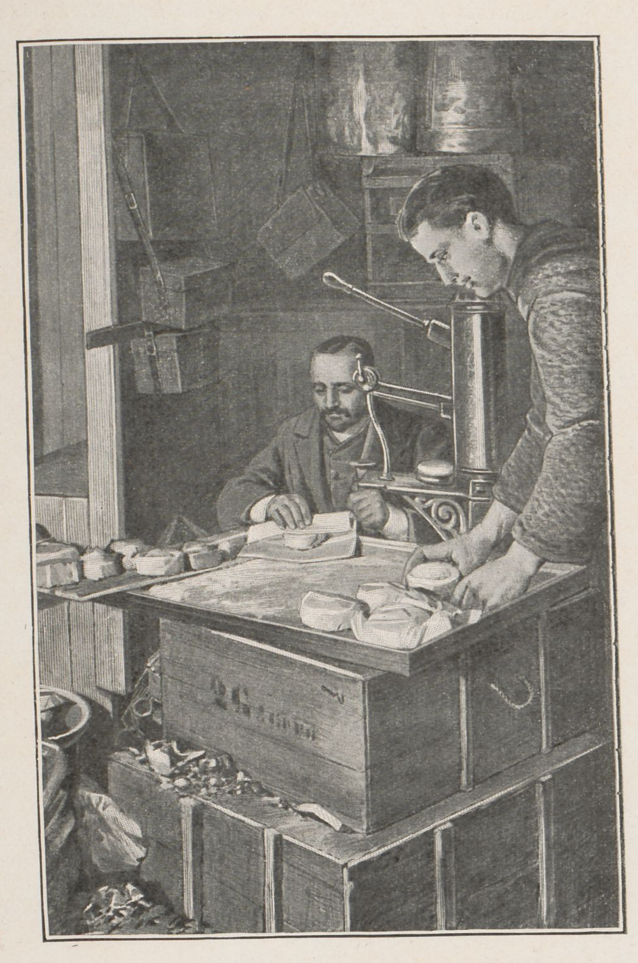
Mais quoique les circonstances dans lesquelles nous nous trouvions ne nous permissent pas de grands divertissements, la pensée que nous étions les premiers Italiens qui eussent fêté l'anniversaire de la naissance de notre Reine à une latitude aussi élevée, et les souvenirs de notre chère Patrie qui ce jour-là affluaient à notre esprit avec plus de force que jamais, suffisaient à nous remplir le cœur de joie.

Le 15 décembre, j'exposai à mes compagnons le plan de l'expédition en traîneaux, que jusqu'alors ils n'avaient connu que dans ses lignes gé-



CLAIR DE LUNE.

nérales et non en détail. J'avais calculé que nous pourrions commencer notre expédition dans la seconde moitié du mois de février, époque à laquelle il ferait assez clair pour pouvoir marcher six ou sept heures par jour. En avançant le plus possible notre départ — ce qui n'augmenterait pas de beaucoup le froid auquel nous devions nous attendre, puisque les basses températures durent jusqu'à la fin de mars — nous hâterions d'autant notre retour à la baie de Teplitz. Je ne voulais absolument pas que ce départ fût retardé au delà du milieu du mois de février. En partant le 15 février, l'expédition, munie de vivres pour quatre-vingt-dix jours, pouvait être de retour entre le 15 et le 20 mai. En même temps, je fis connaître les modifications que mon plan original devait subir dans l'exécution et en développai l'économie définitive.



LE DOCTEUR PESANT LES RATIONS.

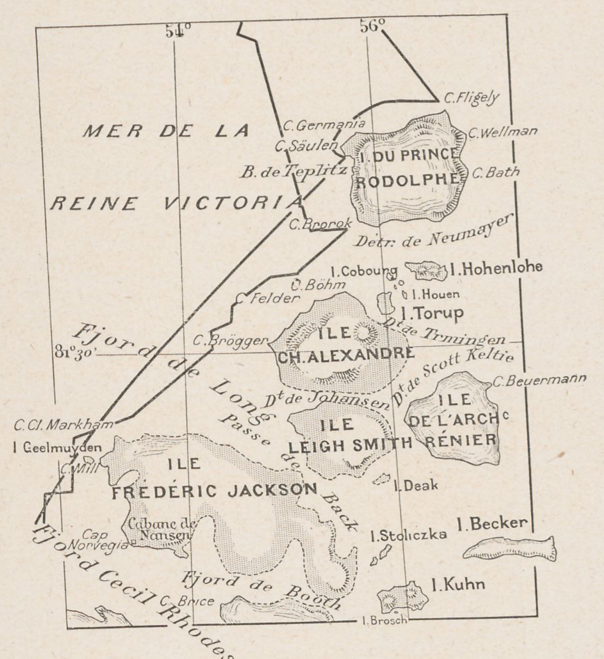
En effet, le Dr Cavalli et moi, nous avions déjà presque définitivement fixé la ration quotidienne de vivres à 1 300 grammes, sans compter le poids de l'emballage, avec lequel nous prévoyions que chaque ration dépasserait 1 500 grammes. Cette augmentation nous persuada qu'il était

nécessaire de diminuer le nombre des personnes qui composeraient chaque groupe, — trois au lieu de quatre — mais non pas le nombre des traîneaux. Au moment du départ, le nombre des traîneaux serait supérieur à celui des hommes, mais après quelques jours, lorsqu'une partie des vivres serait consommée, il deviendrait égal à celui des membres de l'expédition. Dans mon plan original j'avais décidé de former, dès l'automne, des dépôts de vivres au nord du lieu d'hivernage. Mais puisque nous avions eu la chance d'atteindre la terre la plus septentrionale de l'archipel, et que je ne croyais pas à l'existence de terres situées plus au nord, ce n'était plus le cas d'y penser. De même j'avais d'abord calculé que l'expédition en traîneaux aurait à revenir jusqu'au 80e degré de latitude au lieu de 81°47, latitude de la baie de Teplitz; par conséquent, dans le plan définitif, le nombre de jours devait nécessairement subir un changement.

L'expédition partirait du cap Fligely et se composerait de trois groupes, comptant chacun trois hommes; le premier groupe aurait des vivres pour trente jours, le second pour soixante et le troisième pour quatre-vingt-dix (soit, quarante-cinq jours dans le sens de l'aller et autant dans le sens du retour). Un quatrième groupe auxiliaire prolongerait de deux jours la marche du troisième groupe, qui, de cette façon, serait de quarante-sept jours, et aiderait toute l'expédition pendant les deux premiers jours de marche.

Nansen avait pris un *kayak* par homme, afin de pouvoir avancer plus rapidement le long de la côte et au besoin retourner au Spitzberg. J'avais emporté plusieurs kayaks semblables à ceux de Nansen; les uns à une personne, les autres à deux; je voulais munir chaque groupe de deux de ces embarcations. Mais étant donné le lieu de notre hivernage, je me décidai, d'accord en cela avec mes compagnons, à fournir les deux derniers groupes seulement, de deux kayaks à une seule place. Le dernier groupe, qui, suivant toutes probabilités, se servirait le plus de ces embarcations, ne devait en avoir besoin que pour traverser des canaux ou pour envoyer, des limites du pack, un ou deux hommes chercher des secours à l'île du Prince-Rodolphe où se trouvait notre campement. Dans ces deux éventualités, ils étaient plus que suffisants, car deux de ces canots liés l'un contre l'autre pouvaient porter quatre hommes. Quant aux ballons, nous fûmes tous d'accord pour déclarer qu'ils ne pouvaient pas nous être utiles. Au moment du désastre de notre vaisseau, une

partie de notre bagage aérostatique (la petite chaudière et la pompe) avait servi à l'épuisement de la cale, l'autre (la limaille de fer) était restée à fond de cale d'où nous n'avions pas pu l'enlever. Ensuite, pour construire nos habitations, nous avions employé le matériel qui aurait dû servir à préparer et à gonfler les ballons. De plus l'état dans lequel se trouvait la glace près de l'île du Prince-Rodolphe exigeait que, pendant la marche, un homme restât constamment à côté des traîneaux; et par conséquent il n'y aurait eu qu'un seul homme par groupe qui aurait pu s'occuper des ballons. Enfin, avec les vents fréquents qui soufflaient alors dans ces régions, nous ne pouvions guère espérer de nous en servir et même d'arriver à les gonfler. Aussi bien, avec les nombreux travaux dont nous avions encore à nous occuper et dans les conditions où se trouvait alors l'expédition, il était absolument inutile de perdre un temps précieux à préparer un matériel dont nous étions convaincus de ne retirer aucun réel avantage.

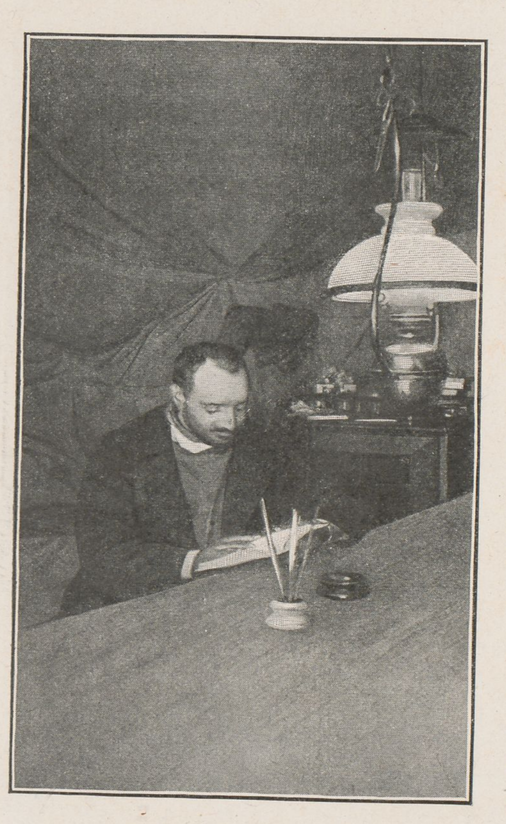


L'ILE DU PRINCE-RODOLPHE ET LES ILES VOISINES.

Presque chaque soir nous avions une aurore; mais il était rare qu'elles attirassent notre attention par leur intensité. C'est dans la soirée du 1er décembre que nous vîmes un des plus beaux de ces phénomènes. Presque toute la voûte céleste était éclairée par des draperies lumineuses qui retombaient de tous côtés; les unes semblaient être à peu de distance du spectateur, tandis que les autres paraissaient se mouvoir à une hauteur considérable. Au nord-est, au delà de la montagne derrière laquelle l'aurore se levait, le ciel semblait être de feu, et s'élever au milieu des flammes d'un incendie fantastique. La lumière était si intense

qu'elle nous donnait absolument l'impression d'une nuit de pleine lune. Cette période d'intensité dura à peu près deux heures, et ensuite l'aurore reprit ses proportions ordinaires.

Le 16 et le 18 décembre étaient les anniversaires de naissance de Cavalli et de Querini, que nous fêtâmes par de nombreux toasts.



LE DOCTEUR CAVALLI SOUS LA TENTE.

Le 19 décembre, nous commençâmes à atteler les chiens pour les entraîner et pour forcer les plus rebelles à tirer comme les autres. Les premiers essais auraient vraiment suffi à nous faire perdre toute patience. Le départ d'un traîneau mettait sens dessus dessous le reste de la troupe. C'étaient des courses folles, des sauts, à n'en plus finir. Tandis que plusieurs de nos bêtes étaient pleines de courage, les autres se faisaient traîner et tentaient de mordre lorsqu'on leur administrait des coups de fouet. Aussitôt que les traîneaux s'arrêtaient, la plupart des chiens se mettaient à ronger les traits dans l'espérance de s'échapper. Dès lors nous observâmes que, lorsqu'ils travaillaient de bon cœur, ils arrivaient facilement à traîner le poids de 280 kilogrammes que nous avions fixé.

Dans l'après-midi du 23, nous sortîmes comme d'habitude; la température était d'environ 2 degrés au-dessous de zéro et il soufflait un léger vent de nord-ouest. Nous nous dirigeâmes rapidement vers le fond de la baie; la neige, qui était meilleure que les jours précédents, nous permit de prendre une allure plus rapide que d'ordinaire. Tandis que nous avancions, le vent fraîchit et souleva une légère brume qui nous empêchait

d'apercevoir les traîneaux et nous permettait à peine de distinguer la lanterne de Petigax, qui marchait à la tête de notre groupe. Après une heure et demie de marche, Cagni, qui était à l'avant-garde, s'arrêta afin que les autres traîneaux pussent le rejoindre. Juste à ce moment le vent tourna et se mit à souffler avec violence; la température s'abaissa rapidement à 20 degrés au-dessous de zéro. Les traces des traîneaux furent bientôt recouvertes de neige. Dans ces conditions, il nous était excessivement difficile de nous orienter; nous voulûmes rebrousser chemin. Cagni, qui se trouvait avec Petigax et moi dans le premier traîneau, était persuadé que les chiens sauraient retrouver d'eux-mêmes le chemin de notre cabane; mais, après quelques minutes, nous dûmes nous convaincre qu'ils avaient perdu le souvenir de la route que nous avions suivie. Et aussitôt les traîneaux se mirent à courir avec une telle vitesse qu'il devint évident que nous descendions une pente assez rapide.

Où donc étions-nous arrivés? Il n'y avait pas à en douter; nous nous trouvions sur le glacier de l'île, tandis que nous avions cru être sur la glace de la baie. Je m'élançai en avant avec Petigax, mais à peine avions-nous fait une vingtaine de mètres que nous nous aperçûmes que la glace cessait subitement. Alors nous essayâmes d'arrêter nos compagnons par nos cris; mais ce fut inutile; les chiens voyant devant eux la lanterne de Petigax s'élancèrent au galop dans cette direction; deux traîneaux et leurs chiens, Cagni et moi, nous fûmes précipités du glacier sur la baie! Un saut de 7 ou 8 mètres! Par bonheur les autres traîneaux purent s'arrêter à temps. Les premiers mots de Cagni mêlés aux hurlements des chiens me firent d'abord trembler, mais bientôt je fus rassuré. Comme moi il ne s'était fait aucun mal. Après avoir tranquillisé nos compagnons, qui du haut du glacier nous interrogeaient avec anxiété, nous attendîmes qu'ils pussent nous rejoindre.

Un quart d'heure s'écoula qui me parut un siècle. Finalement je respirai quand je vis briller une vague lueur et apparaître l'ombre d'un homme de haute stature. C'était Petigax : il était déjà tout près de moi et précédait nos camarades et leurs traîneaux.

Nous nous mîmes aussitôt à la recherche de notre route. Petigax marchait en tête. A chaque instant le vent éteignait notre lanterne et nous étions obligés de nous arrêter, et de former cercle tout autour, pour pouvoir la rallumer. D'abord nous essayâmes de suivre une direction donnée, mais bientôt nous dûmes rebrousser chemin à cause des trous

et des crevasses que nous rencontrions à chaque pas. L'obscurité et le drift ne nous permettaient de rien voir, et il était bien difficile d'avancer sur ce terrain escarpé. Enfin nous pûmes sortir du trou où nous étions tombés, et nous retrouvâmes une glace plus unie qui devait être celle de la baie. Mais là nous n'étions pas encore au bout de nos peines. Nous marchions à l'aventure, croyant être dans la bonne direction, mais sans savoir où nous allions, car on n'y voyait absolument pas.

La neige, emportée par le vent, se glaçait sur nos cils, et de temps en temps nous devions les frotter de la main nue afin de la faire fondre et de pouvoir tenir les paupières ouvertes.

Le vent violent et excessivement froid nous faisait horriblement souffrir.

Déjà je commençais à craindre que nous ne dussions rester exposés à cette tempête pendant plusieurs heures, lorsque tout à coup le ciel s'éclaircit et nous permit de voir les étoiles. Nous pûmes en reconnaître une et nous dirigeâmes notre marche d'après sa position.

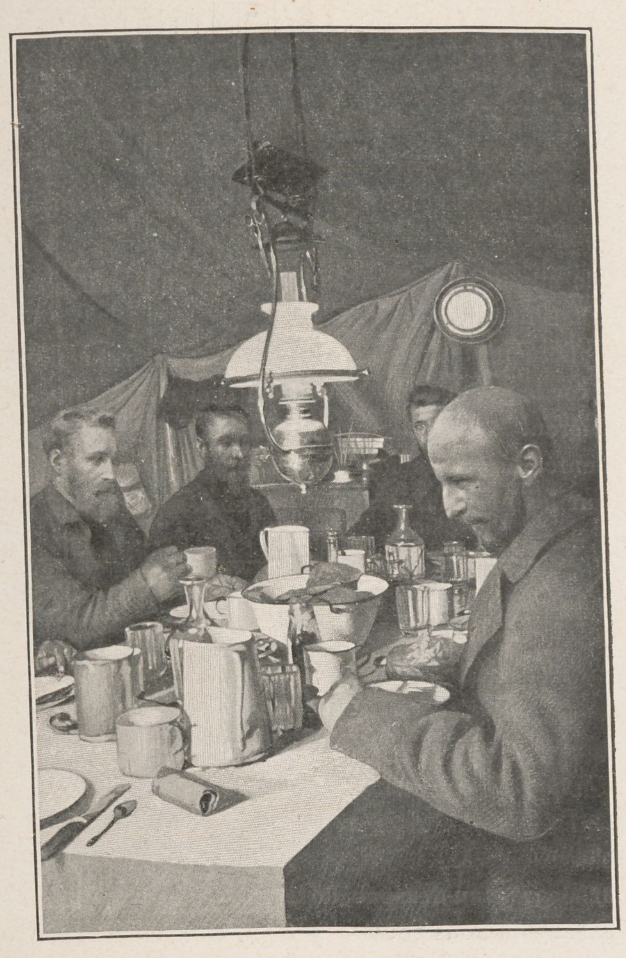
Bientôt nous entendîmes le son lointain d'une cloche : c'était celle du campement, que nos compagnons inquiets agitaient pour nous aider à retrouver notre route.

Heureusement nos maux étaient finis. Nos pertes se réduisaient à un chien qui s'était blessé en tombant, et à deux traîneaux que nous avions dû abandonner. Je me félicitais déjà du bon résultat de notre excursion lorsque, en ôtant mes gants, j'eus la douloureuse surprise de voir que les doigts de ma main gauche étaient en partie gelés.

La main droite de Cagni se trouvait dans le même état, ainsi qu'une oreille du cuisinier que le docteur était déjà en train de lui frotter. Vite, nous fîmes apporter dans la tente de l'eau et de la neige, et l'on nous fit de suite des frictions qui durèrent longtemps, sans pouvoir malheureusement rétablir la circulation dans les dernières phalanges de deux de mes doigts.

Nous fêtâmes Noël avec toute la pompe possible. Pour cette solennité nos tentes furent soigneusement lavées; cette opération était vivement désirée. Quand elle fut terminée, nous eûmes l'impression que notre cabane n'était plus la même; lorsque nous nous mîmes à table pour déjeuner, tout avait pris un autre aspect à nos yeux que réjouissait cette propreté. Après avoir réuni les cadeaux de S. M. la Reine et des princesses Lœtitia et Hélène d'Aoste, nous fîmes une espèce d'arbre de Noël. Le sapin était remplacé par les pieux de notre tente sur lesquels on plaça

la plus grande partie des cadeaux; les plus beaux furent réservés pour une grande loterie. Nous fîmes venir dans notre tente tous les hommes de l'équipage et nous passâmes avec eux la plus grande partie de la journée. La fête finit par un diner : à cette occasion, le cuisinier, nous fit un plat doux, confectionné avec nos derniers œufs, qui, quoique gelés, étaient encore passables.

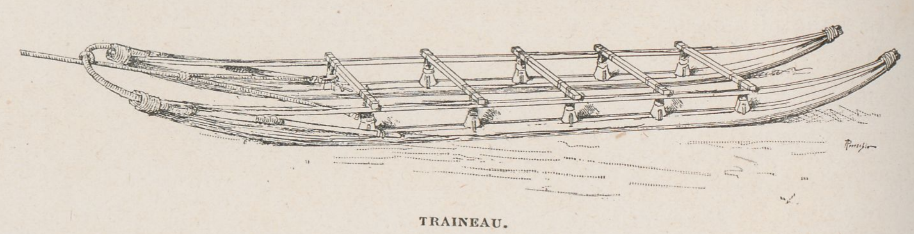


NOTRE DINER LE JOUR DE NOEL.

Dans les derniers jours de décembre, la température tomba à 35 degrés au-dessous de zéro. Pendant la nuit du 27, quatre jours après notre malheureuse excursion, la douleur que j'éprouvais à mes doigts devint si violente qu'il me fut impossible d'avoir un seul instant de repos. C'était l'inflammation qui commençait entre la chair vive et la chair morte. Mes doigts avaient pris une couleur noirâtre et sur la partie gelée la peau se détachait en formant des ampoules pleines d'un liquide séreux. Ils semblaient avoir été fortement brûlés. Ces douleurs durèrent trois ou quatre jours; ensuite elles cessèrent, mais depuis lors ma main fut toujours extrêmement sensible au froid.

La fin de l'année approchait et nous célébrâmes cette nouvelle fête

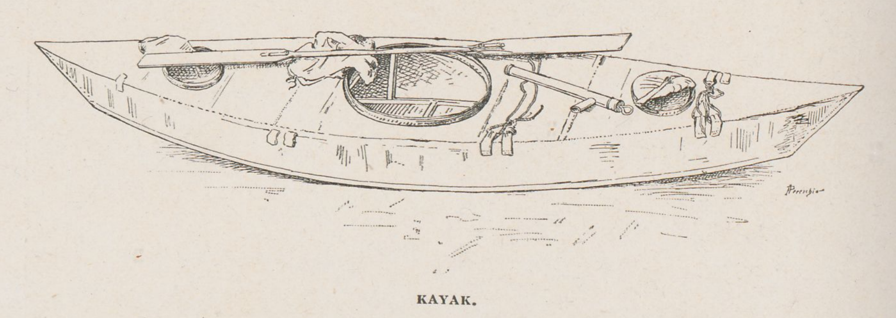
avec tout l'enthousiasme possible. Ce fut le docteur qui contribua le plus à nous égayer en cette occasion. On prépara des feux d'artifice. Nous eûmes des fontaines lumineuses et des fusées pour souhaiter — à l'heure



TRAINEAU.

de minuit — la bienvenue à la nouvelle année, la dernière du siècle qui allait finir.

Lorsque les douze coups sonnèrent nous tirâmes de grandes salves avec le petit canon du vaisseau, nos matelots lancèrent leurs fusées, allumèrent leurs fontaines lumineuses et firent brûler, tout autour de la tente, des tas de bois imbibé de pétrole qui jetaient une lueur blanchâtre sur les glaces d'alentour. La température assez rude de cette nuit-là —

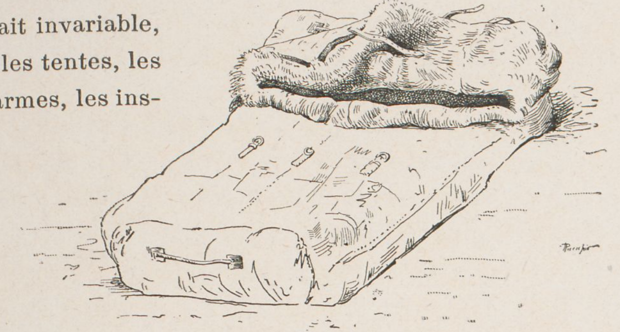


KAYAK.

31 degrés au-dessous de zéro — nous fit bientôt rentrer dans notre cabane où nous goûtâmes le premier sommeil de la nouvelle année....

Les préparatifs d'une expédition au Pôle doivent être faits avec la plus scrupuleuse attention, car, si d'un côté il est nécessaire de réduire au minimum le poids des objets que l'on doit emporter, de l'autre il faut cependant mettre le personnel à même de résister aux fatigues qui l'attendent et de supporter des températures auxquelles il n'est pas habitué; il s'agit donc de fixer, avec le plus grand soin, la qualité et la quantité des aliments que l'on doit prendre et d'apporter la plus méticuleuse attention à tout ce qui concerne l'équipement.

Le matériel que nous devions emporter sur les traîneaux se divisait en deux catégories. La première comprenait nos provisions et les vivres des chiens : la consommation de chaque jour devait en diminuer graduellement le poids. La seconde, dont le poids au contraire restait invariable, comprenait les kayaks, les tentes, les sacs de couchage, les armes, les instruments et les vêtements de rechange.



UN SAC DE COUCHAGE.

Le Dr Cavalli avait fixé notre ration de chaque jour à 1 264 grammes. Cette ration comprenait les denrées suivantes : biscuit, viande conservée en boîtes, *pemmican*[1], beurre, lait, liebig, légumes, pâtes d'Italie, sucre, sel, poivre, café, thé, chocolat, oignons. Il fallait en outre se munir d'alcool, de stéarine et de pétrole[2].

Nous avions fixé la quantité de pétrole nécessaire pour cuire nos aliments, en prenant pour base la consommation de Nansen. Comme nous avions les mêmes fourneaux que lui, et que nous devions nous en servir dans les mêmes conditions de température, la quantité qu'il avait employée chaque jour devait également nous suffire. Cette quantité était fixée à 100 grammes par personne et par jour. Ainsi, le poids total de notre provision de vivres de chaque jour, était de 1 364 grammes, sans compter l'emballage.

Ce poids de l'emballage que, par erreur, j'avais d'abord cru insignifiant, vint au contraire augmenter d'une fraction importante le poids total de notre ration quotidienne. Nansen l'avait réduit au minimum, en renonçant à toute espèce de vases, pots, boîtes, etc., en renfermant dans des sacs

1. Le *pemmican* est de la viande réduite en poudre, à laquelle on mêle de la graisse de bœuf, en quantité égale ou supérieure, ce qui forme un aliment contenant en même temps les albuminoïdes, les azotés et les hydro-carbures nécessaires à l'homme. Il se cuit facilement et à rigueur peut aussi se manger cru. Il se conserve fort bien, même sans être renfermé dans des boîtes hermétiquement closes. Il a pourtant un inconvénient, c'est que tous les estomacs ne le supportent pas également.

2. Au moment du départ définitif de l'expédition, la quantité de pétrole que nous devions consommer chaque jour fut portée à 180 grammes : le poids total de la ration fut donc de 1430 grammes, y compris le pétrole et de 1 584 grammes avec l'emballage.

ses vivres, réduits en poudre. Quant à nous, pour plusieurs espèces de provisions, comme le lait et la viande, qui pouvaient souffrir des changements de température, nous ne crûmes pas devoir renoncer à des récipients soigneusement fermés. La différence totale entre le poids net de nos vivres et leur poids brut, c'est-à-dire avec l'emballage, était d'environ 11 et demi pour 100, ce qui portait à 1 520 grammes, le poids brut de notre ration.

Nous ne crûmes pas devoir diminuer la ration de 500 grammes de pemmican pour chaque chien. C'était une ration abondante, mais nous pensâmes qu'elle était nécessaire à ces pauvres bêtes pendant les longues marches qu'elles auraient à supporter.

Après avoir pesé les chiens, je m'aperçus qu'en les tuant je n'aurais pas les vingt rations sur lesquelles j'avais cru d'abord pouvoir compter, en me basant sur les données de Nansen. Dans le but de faire nos comptes largement, et d'avoir plutôt un excédent de rations, nous décidâmes que chaque chien ne représenterait que dix rations.

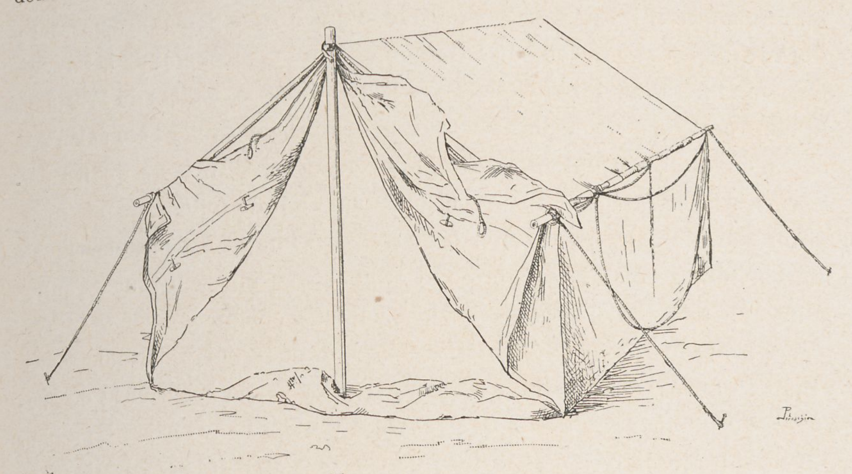
Déjà, dès le mois de décembre, nous avions fait des essais pour arriver à disposer le mieux possible notre matériel d'équipement, c'est-à-dire le poids mort que nous devions transporter sur les traîneaux. Nos embarcations étaient des kayaks, semblables à ceux dont Nansen s'était servi. Ils avaient la forme de périssoires, mais le bordé extérieur, au lieu d'être en bois, était en toile, cousue avec le plus grand soin, de façon à rendre l'embarcation aussi solide que possible. Le pont était également recouvert de toile avec un seul trou au milieu, dans lequel se mettait le rameur qui se trouvait avoir ainsi les jambes dans l'intérieur du kayak. L'armature seule était en bois. On l'avait recouverte de toile, et elle était formée de baguettes de bois, extrêmement minces, et aussi légères que possible. Nos kayaks avaient le fond plat, afin de pouvoir être placés plus facilement sur les traîneaux et différaient en cela de ceux de Nansen, qui l'avaient légèrement convexe.

Voici quelles étaient leurs dimensions : la plus grande longueur $3^{m}55$, la plus grande largeur $0^{m}78$, hauteur $0^{m}30$. Une petite voile, une pompe pour enlever l'eau, une paire de rames et leurs doubles tolets en formaient tous les accessoires.

Bien que nos kayaks, formés de toile et de légères baguettes de bois, eussent l'inconvénient d'offrir peu de résistance aux heurts et aux frottements de la glace, ils étaient suffisamment solides et c'était certainement

le plus léger moyen de transport connu et le plus facilement réparable.

Nos traîneaux avaient été fabriqués sur le modèle de ceux de Nansen, dont nous avions suivi les conseils pour leur construction, comme nous



TENTE DE CAMPEMENT.

l'avions fait pour celle des kayaks. Leur longueur était de 3m50, leur largeur 0m48 et leur hauteur 0m17. Le patin, large de 0m085, était convexe, afin que les traîneaux pussent plus facilement tourner. On l'avait revêtu de feuilles de métal blanc, pour pouvoir mieux le faire glisser sur la neige molle, et muni d'un sous-patin de bois, qui s'attachait avec des courroies, et dont on devait se servir pendant les grands froids, sur la glace ou sur la neige mêlée de sable. Les extrémités antérieures des patins étaient réunies par un arc auquel on fixait les traits. Pour faire ces traîneaux on n'avait pas employé un seul clou, mais toutes les pièces en avaient été liées les unes aux autres, afin d'obtenir une plus grande élasticité.

Pour soutenir et protéger ses kayaks sur les traîneaux, Nansen les avait placés sur ses sacs de provisions comme sur des coussins. En les plaçant ainsi je craignais que nos sacs n'eussent trop à souffrir des heurts de la glace et que leur contenu ne devînt une proie trop facile pour nos chiens. Je préférai mettre sur les traîneaux des caisses d'aluminium sur lesquels nous placerions les kayaks comme sur des chantiers. Les patins des traîneaux furent enduits d'un mélange de poix, de stéarine et de suif, ce qui les rendait plus glissants et en même temps plus solides.

En Alaska je m'étais toujours servi d'une tente Mummery rectangulaire, capable de contenir trois personnes, et soutenue par deux pieux à ses deux bouts. Je fis construire de nouvelles tentes sur ce modèle, mais en augmentant les proportions, de façon que quatre personnes pussent y dormir, trois dans le sens de la longueur et une dans celui de la largeur. Ces tentes étaient longues de 2m75, larges de 1m98, hautes de 1m51 dans le centre et de 0m91 sur les bords. Les dimensions avaient été calculées, de façon qu'il n'y eût que juste l'espace nécessaire pour quatre personnes[1]. Elles étaient en soie, le fond seul était de toile.

Les sacs de couchage, en peau de renne, à une et à deux places, que nous avions pris en Norvège, étant trop courts, nous en fîmes d'autres pour que trois ou quatre personnes pussent commodément y trouver place. Nous les fîmes assez longs, pour que ceux qui y dormaient pussent s'étendre, sans que leur tête dépassât la partie supérieure de l'ouverture et qu'ils eussent ainsi les épaules toujours couvertes. Le tablier qui servait à recouvrir l'ouverture de ces sacs était très ample, de façon qu'on pût le rabattre et le fermer hermétiquement par des courroies munies de boucles, sans que l'air froid pût pénétrer à l'intérieur. En faisant ces sacs capables de contenir plusieurs personnes, on obtint une notable diminution de poids et une augmentation de chaleur à l'intérieur.

Nos lampes étaient à pétrole, les plus pratiques et les plus sûres pour une expédition de ce genre. Les fourneaux et leurs accessoires étaient, comme ceux de Nansen, entièrement en aluminium, excepté les casseroles qui étaient en métal blanc.

Chaque membre de l'expédition devait être muni d'une petite gamelle, d'un verre et d'une cuillère. Ces ustensiles étaient faits de façon à s'emboîter les uns dans les autres et à pouvoir se placer dans une casserole. En fait d'armes nous choisîmes les fusils de petit calibre, qu'on pouvait employer à balles et à grenaille. Pendant les mois durant lesquels devait avoir lieu l'expédition, nous ne pouvions guère rencontrer beaucoup de gibier et nous décidâmes par conséquent de ne pas nous charger de trop de munitions.

Nos cuisines portatives, qui s'adaptaient exactement aux trous des kayaks, étaient ainsi assez en sûreté et à l'abri des dégâts pendant les marches. Les lampes, les instruments scientifiques, les chronomètres,

1. Les tentes ne servirent que pour trois personnes. L'espace libre qui était au fond fut occupé par la cuisine et on y déposa les provisions.

quelques livres et almanachs, les cartouches et d'autres objets de première nécessité, tels que cordes, aiguilles, fil, furent placés dans une boîte en bois faite expressément pour cet usage. Une petite pharmacie contenait les médicaments les plus nécessaires à l'expédition en cas d'accidents ou de maladie.



LA PORTE DE LA TENTE APRÈS L'OURAGAN.

Séduit par leur légèreté et leur souplesse, j'avais pris en Angleterre, pour l'expédition en traîneaux, des vêtements en peau de chameau. Comme ils me semblaient très chauds, je les crus préférables à ceux de fourrures que nous avions d'abord; mais ensuite nous nous aperçûmes qu'ils nous échauffaient trop pendant que nous marchions, ce qui nous exposait à prendre froid lorsque nous étions arrêtés, car alors la transpiration se gelait sur notre corps. Pour chaussures nous adoptâmes les finsko et les kömager, qui, avec deux ou trois paires de chaussettes et un peu de laiche, tenaient les pieds au chaud, tout en étant fort légers.

Tandis que la main de Cagni était en voie de guérison, l'amputation de l'extrémité de mes doigts était au contraire devenue nécessaire. Je désirais que le docteur la fît le plus tôt possible, afin que les blessures se

fermassent à temps. Il voulait au contraire la retarder, dans l'espoir de sauver la partie de mes doigts qui n'était pas irrémédiablement perdue.

Comme cette opération ne pouvait se faire avant le milieu du mois, je commençai à craindre de ne pas pouvoir prendre part à l'expédition. Avec des doigts récemment opérés, je n'aurais pas pu me servir de ma main et de plus on aurait dû la panser, chose impossible sous la tente et pendant des marches semblables à celles que nous allions entreprendre. Si, dans la vie ordinaire, il est toujours désagréable de ne pas pouvoir se servir d'une main, dans les régions où nous nous trouvions j'aurais été obligé de me faire aider continuellement par une personne et serais devenu inutile, lorsque tous, et spécialement les chefs, devaient donner le bon exemple. En outre, si l'on réfléchit qu'une augmentation imprévue du mal ou une rechute, chose fort probable, quand il s'agit d'un doigt gelé, pouvait m'obliger à revenir à notre cabane, on comprendra facilement que j'aurais été un objet de préoccupations pour mes compagnons, et que j'aurais pu, d'un moment à l'autre, faire échouer toute l'expédition.



LES ABORDS DE LA TENTE ENSEVELIS SOUS LA NEIGE.

Dès le 15 janvier, alors que le docteur n'avait pas encore prononcé sa sentence, j'avais déjà annoncé à Cagni qu'il devait prendre à ma place le commandement de l'expédition. Je ne pouvais le confier à un chef qui eût plus d'énergie, d'activité, d'esprit de ressources et plus de force de résistance physique et morale. En lui remettant le commandement de l'expédition, je lui donnai la plus absolue liberté de prendre toutes les dispositions de détail qu'il croirait les plus convenables pour en assurer le succès; il devait seulement se conformer au plan général que nous avions dressé d'un commun accord. Le 18 janvier, on me fit l'amputation

de presque toute la dernière phalange du médius de ma main gauche et dix jours après, celle d'une partie de l'annulaire.

Dans la soirée du 12 janvier, un ouragan violent se déchaîna sur nous



ESSAI D'ATTELAGE DES CHIENS A UN TRAINEAU.

et dura jusqu'au surlendemain matin. Nous ne pûmes faire aucune observation scientifique, car il était impossible de sortir de la tente. Ce fut la seule fois, de tout l'hiver, qu'il nous fut absolument impossible de vaquer à nos travaux habituels et de faire nos observations. Pendant l'ouragan, notre tente, bien qu'elle fût ensevelie sous la neige, tremblait de fond en comble sous les coups répétés du vent, et les tourbillons de neige qui venaient se briser contre les parois de notre habitation faisaient un bruit semblable à celui de l'eau qui gronde dans un canal.

Le 14 au matin, lorsque nous voulûmes sortir, nous trouvâmes notre porte bloquée par 3 ou 4 mètres de neige. Nous dûmes tirer dans notre vestibule une partie de cette neige et ensuite creuser un passage par lequel une personne pût sortir. Le vent, qui n'avait duré que quelques heures, nous occasionnait deux ou trois journées de travail.

Ces tempêtes de neige nous avaient fait renoncer à abriter nos instruments dans des cages. Nous décidâmes de les suspendre à un poteau de bois et de les laisser continuellement exposés à l'air. Si la neige venait se déposer sur eux, le vent se chargerait de l'emporter.

D'abord, nous éprouvâmes quelque difficulté à assurer le fonctionnement du thermographe; mais, en bouchant les plus grands trous avec du

papier gommé et en sacrifiant plusieurs boîtes de beurre pour fermer les fissures qui se trouvaient autour du couvercle, nous arrivâmes ensuite à le faire marcher même par les vents les plus forts; depuis, comme il n'était plus obstrué par la neige, il nous donna toujours les indications les plus exactes. Sur ce même poteau, nous plaçâmes le thermographe, les deux hygromètres à cheveu et le thermomètre; ils y restèrent pendant tout l'hiver et pendant le printemps jusqu'au mois de mai.

Le 17 janvier, la température remonta à 6° et plus tard, le 19, à 2° au-dessous de zéro. Tout autour de l'île, au nord-ouest et au sud-ouest, il y avait de vastes zones d'eau libre. On entendait la mer se briser contre la glace de la côte, et la pâle lueur de la lune ne permettait pas d'apercevoir les limites du pack à l'occident. Le fait ne nous plaisait guère, car ces eaux libres étaient un obstacle au début de notre expédition en traîneaux.

Pourtant le mois de janvier fut froid, et les journées où nous eûmes une température élevée furent fort rares. Dans l'intérieur des tentes, avec les poêles allumés presque tout le jour, la température se soutint toujours entre 15° et 16° au-dessus de zéro. Pendant la nuit, lorsqu'ils étaient éteints, nous avions 1° au-dessus de zéro. Dans la première tente, la température qui, pendant le jour, s'élevait à 10° au-dessus de zéro, descendait, pendant la nuit, à 5° ou 6° et dans la seconde à 15° au-dessous de zéro, tandis qu'au dehors, il y avait environ 40° au-dessous de zéro. La consommation du charbon nécessaire pour les poêles et la cuisine ne dépassa jamais 50 kilogrammes par jour.

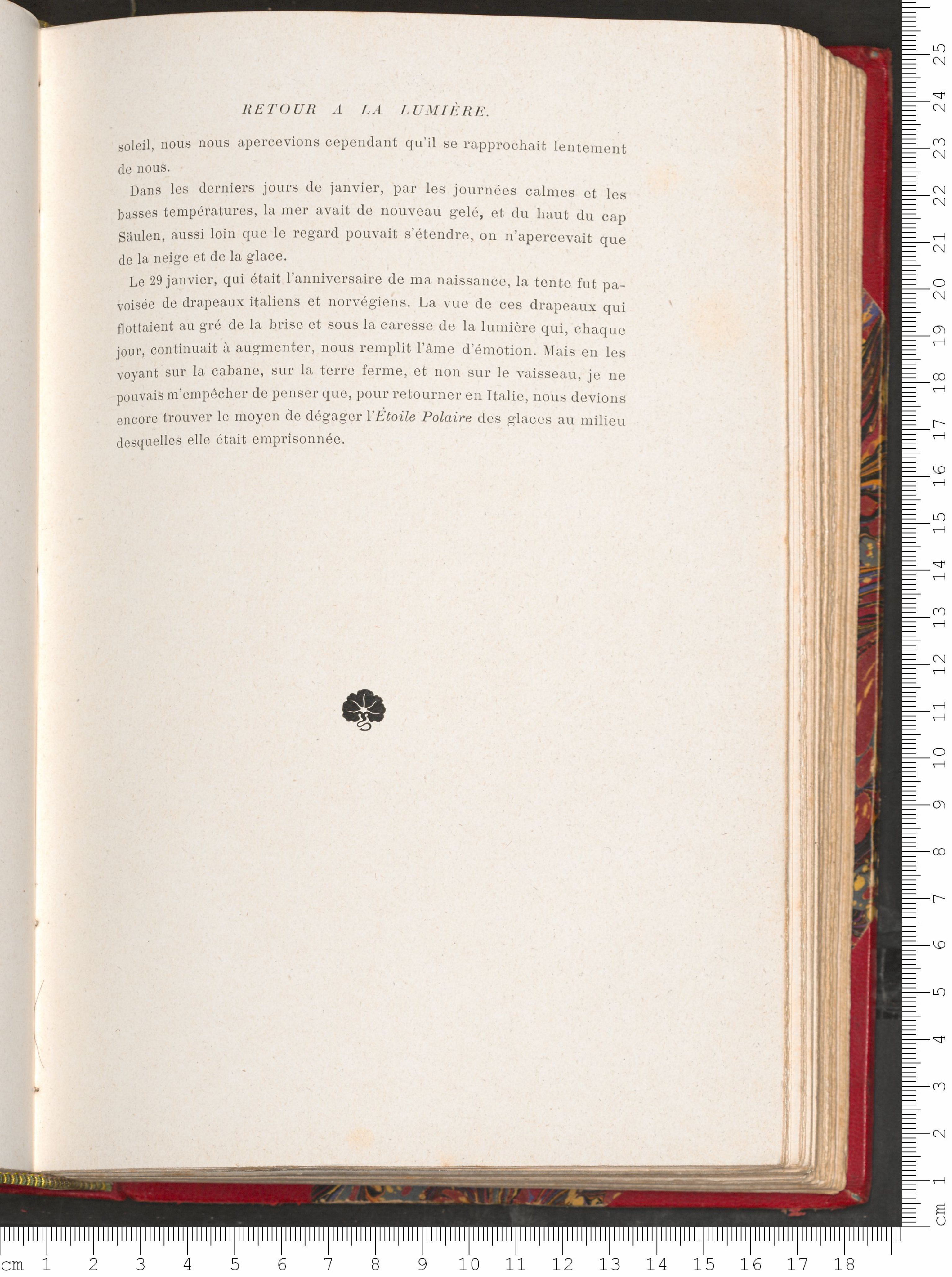
Chaque jour, à la lumière crépusculaire qui, petit à petit, augmentait d'intensité, nous attelions nos chiens dans le but de mater les plus récalcitrants et de reconnaître les meilleurs d'entre eux.

C'était le 21 janvier que finissait la nuit polaire. Cet heureux événement coïncidait avec l'anniversaire de la naissance de S. M. le roi de Suède et Norvège, que nous voulûmes dignement fêter. Le 26 janvier, entre onze heures et une heure, le ciel était déjà assez clair pour que nous pussions, en marchant sur la glace, voir les objets qui se trouvaient autour de nous. A mesure que le soleil se rapprochait, l'horizon s'éclairait de teintes de mille nuances, d'abord verdâtres et ensuite rouges. Le matin, ces couleurs faisaient leur apparition à l'est et suivaient ensuite le cours du soleil dans son lent voyage vers le midi et le couchant. Quoique bien des jours dussent encore se passer avant que nous vissions de nouveau le

soleil, nous nous apercevions cependant qu'il se rapprochait lentement de nous.

Dans les derniers jours de janvier, par les journées calmes et les basses températures, la mer avait de nouveau gelé, et du haut du cap Säulen, aussi loin que le regard pouvait s'étendre, on n'apercevait que de la neige et de la glace.

Le 29 janvier, qui était l'anniversaire de ma naissance, la tente fut pavoisée de drapeaux italiens et norvégiens. La vue de ces drapeaux qui flottaient au gré de la brise et sous la caresse de la lumière qui, chaque jour, continuait à augmenter, nous remplit l'âme d'émotion. Mais en les voyant sur la cabane, sur la terre ferme, et non sur le vaisseau, je ne pouvais m'empêcher de penser que, pour retourner en Italie, nous devions encore trouver le moyen de dégager l'*Étoile Polaire* des glaces au milieu desquelles elle était emprisonnée.



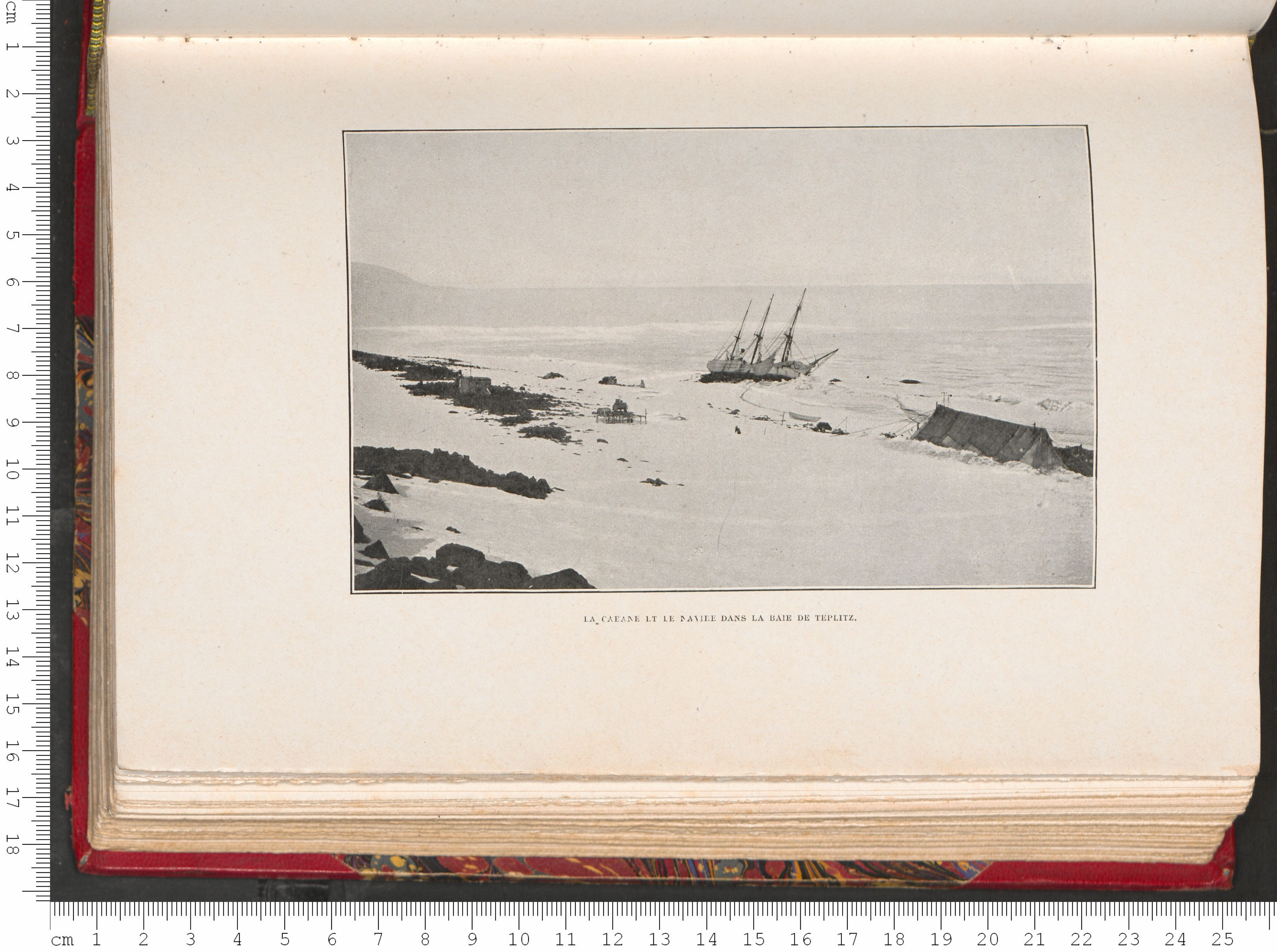
CHAPITRE V

Aspect de la baie de Teplitz. — Excursion de Cagni. — État des chiens. — Nous formons un groupe auxiliaire. — Départ de l'expédition au Pôle. — Son retour imprévu. — Départ définitif. — Anniversaire de la naissance de S. M. le Roi. — En vedette au cap Fligely. — Inquiétudes au sujet du premier groupe.

A la fin de janvier, la lumière du jour augmentait rapidement, et nous, qui avions vécu dans l'obscurité, nous suivions les progrès qu'elle faisait avec une joie qu'il est facile d'imaginer. Le 8 février, les étoiles n'étaient plus visibles à midi. L'aspect de la baie et de tout ce qui nous entourait était complètement changé. Au nord, la cabane et le vaisseau étaient entièrement ensevelis sous la neige, qui recouvrait aussi notre vestibule, la maisonnette du charpentier et les chenils. Des corridors creusés dans la neige conduisaient à la porte d'entrée de notre cabane, et donnaient accès aux autres locaux également ensevelis. Partout la mer était gelée, et les zones de glace, récemment formées, se distinguaient facilement des autres en ce qu'elles étaient parfaitement unies.

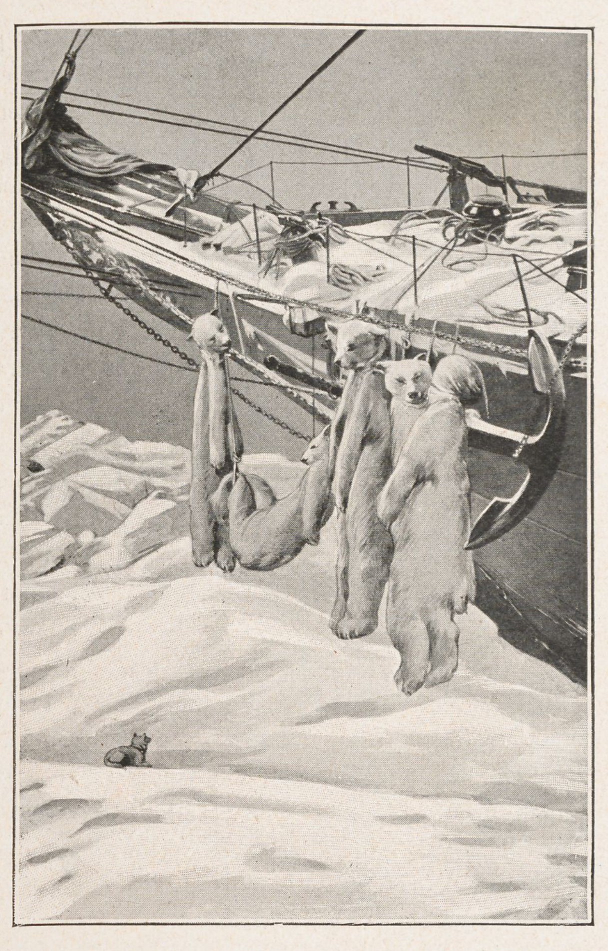
Nous travaillions avec ardeur à l'équipement de l'expédition au Pôle; à bord on préparait les traîneaux et les kayaks et, sous la tente, les vivres, les vêtements, les sacs de couchage et les tentes. Le chargement des traîneaux s'effectuait, et à mesure qu'ils étaient prêts, on les tirait au dehors et on les recouvrait de toile pour les protéger contre le mauvais temps, jusqu'au moment du départ.

Cagni alla faire une reconnaissance du côté du cap Fligely, avec les guides Petigax et Fenoillet. Il fut absent du 12 au 14 février, et il put s'assurer qu'entre le cap Germania et le cap Fligely, la descente était possible sur plusieurs points de la côte. En même temps, il eut l'occasion de faire l'essai de notre équipement par une température de 31 degrés au-dessous de zéro. Il put ainsi s'assurer que les sacs de couchage étaient suffisamment chauds et les rations de vivres — pour les



LA CABANE ET LE NAVIRE DANS LA BAIE DE TEPLITZ.

hommes comme pour les chiens — assez abondantes. Le peu de lumière ne permettait pas encore, surtout par les temps brumeux, d'y voir clairement pendant plus de six ou sept heures par jour. Cela nous décida à retarder encore le départ de quelques jours.

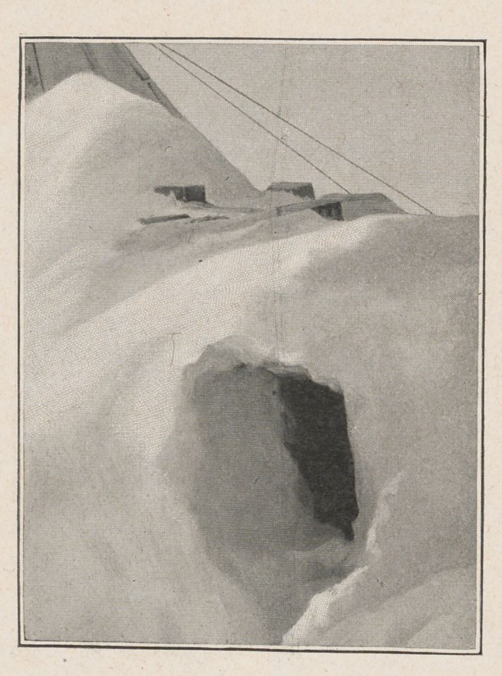


L'AVANT DE « L'ÉTOILE POLAIRE ».

Durant l'absence de Cagni, nous nourrîmes les chiens de pemmican pendant quelques jours, et dans ce but nous les attachâmes devant notre cabane. Nous n'avions perdu que treize chiens pendant les six mois que nous avions passés à la baie de Teplitz. Six étaient morts pendant l'automne et les sept autres pendant l'hiver. Les uns avaient été tués par leurs compagnons, les autres étaient tombés dans quelque crevasse ou avaient été ensevelis dans les tempêtes de neige. Les querelles qu'ils avaient entre eux avaient été fréquentes pendant l'automne, mais elles étaient devenues fort rares dans les ténèbres de l'hiver, et quoique nous ne pussions plus les surveiller attentivement, une lutte n'aurait pourtant pas pu avoir lieu sans attirer notre attention.

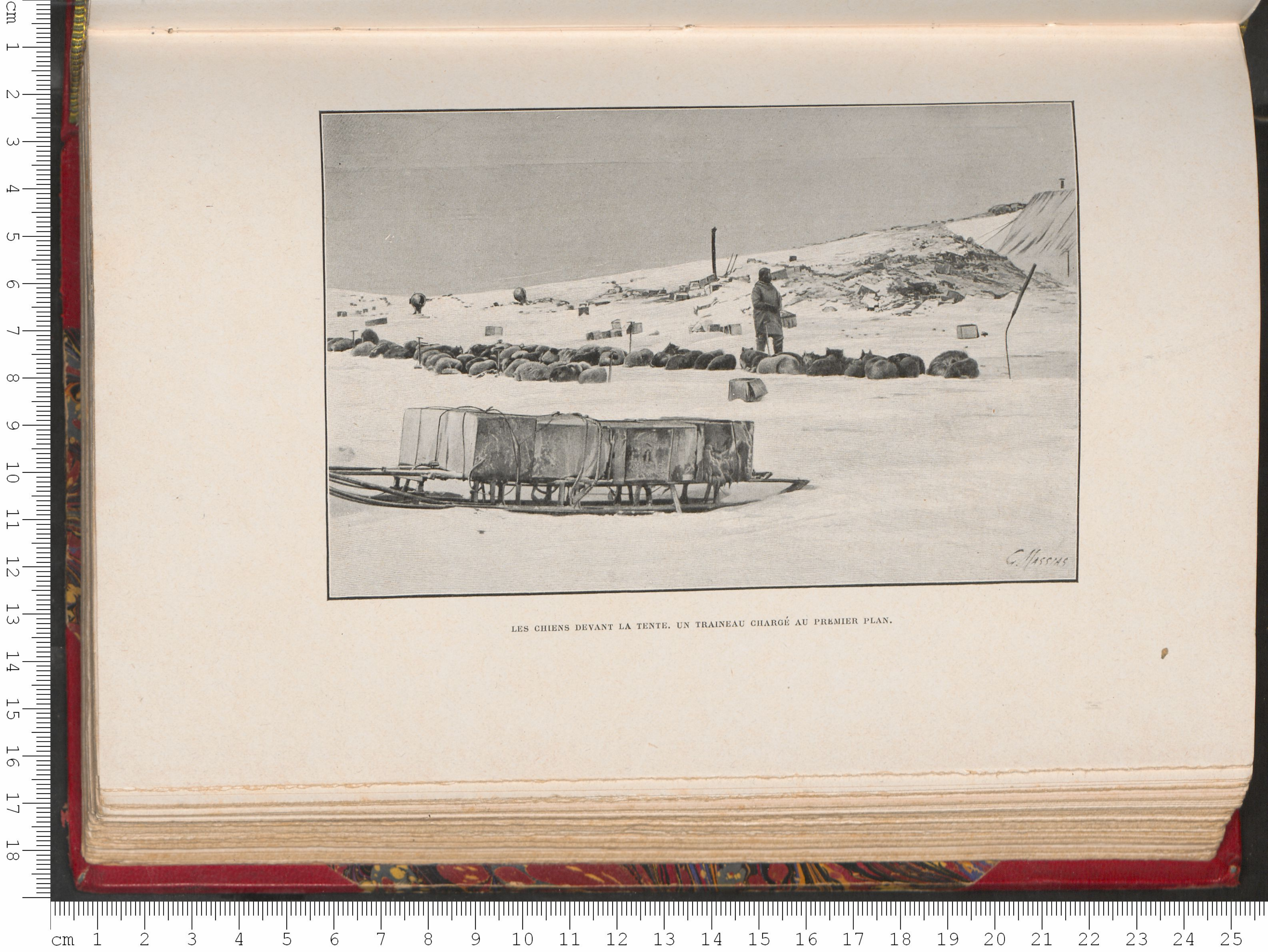
Nous avions plaisir à revoir nos bêtes en aussi bon état qu'à l'automne précédent. Pendant l'hiver, la basse température, le poisson sec

durci par le gel et qu'ils ne pouvaient plus manger, la neige glacée avec laquelle ils devaient se désaltérer, les fréquentes tempêtes et peut-être même aussi l'obscurité, tout cela avait influé sur leur santé, et ils étaient devenus d'une maigreur qui n'était pas sans nous inquiéter. Depuis ils s'étaient un peu remis, car nous leur donnions une nourriture plus substantielle et plus facile à prendre. Quoiqu'ils fussent nés dans un pays très froid, ils étaient sensibles aux températures inférieures à 30 degrés au-dessous de zéro. De temps en temps, pendant les froids les plus rigoureux, on les voyait soulever leurs pattes de dessus la neige, et les tenir en l'air pendant quelques instants, ou bien ils se mettaient en quête d'un peu de paille ou de quelque bout de planche pour s'y coucher. Quelquefois, ils montaient sur la tente et se tenaient autour de la cheminée de la cuisine pour y jouir d'un peu de chaleur.



ENTRÉE DE LA TENTE PAR LA NEIGE.

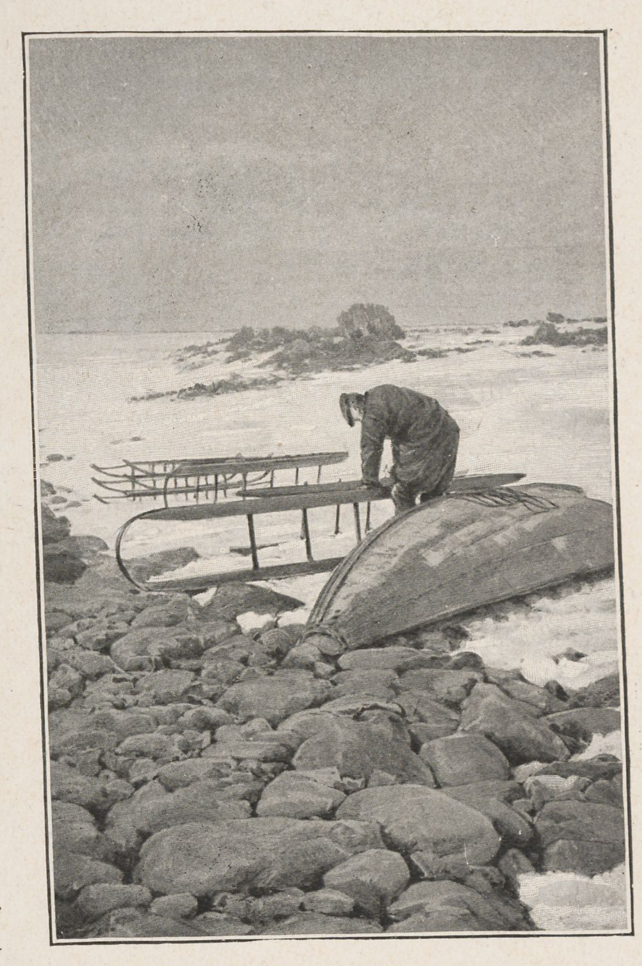
Pendant les essais d'entraînement et pendant les tempêtes, nous avions eu l'occasion de nous convaincre de l'énorme supériorité des chiens au poil court sur les chiens au poil long ; la force de résistance des premiers pendant les tempêtes et leur ardeur à tirer les traîneaux étaient au-dessus de tout éloge. Dans les moments de bourrasque, le manteau des chiens à poils longs se remplissait de neige ; cette neige en se gelant formait comme une cuirasse tout autour de leur corps, ce qui naturellement les empêchait de se mouvoir avec facilité. Cela n'arrivait pas aux chiens à poils courts, qui de plus étaient beaucoup plus agiles, plus forts, plus courageux, plus résolus lorsqu'ils étaient attelés aux traîneaux et plus hardis pendant les chasses à l'ours. Durant la nuit polaire, notre troupe s'augmenta de vingt-huit petits chiens. Pourtant, à part quelques



LES CHIENS DEVANT LA TENTE. UN TRAINEAU CHARGÉ AU PREMIER PLAN.

exceptions, ces chiens nés pendant l'hiver restèrent petits et nous furent de peu d'utilité pour le traînage.

Nous avions décidé de former un groupe auxiliaire, composé du capitaine Evensen et des matelots Hans et Ole. Ce groupe ne devait accompagner l'expédition que pendant deux jours et devait spécialement l'aider à traverser la zone de glace voisine de l'île, où, d'après les observations que nous avions faites, la marche pouvait rencontrer de sérieux obstacles. Pour faciliter aux groupes le retour dans l'île, au cas où il existerait des zones d'eau libre ou de glace nouvelle, nous décidâmes de laisser un poste d'observation au cap Fligely. Nous établîmes les conventions suivantes avec les chefs de groupe . Le vingt-cinquième jour après que la caravane aurait quitté la baie de Teplitz, nous enverrions des hommes au cap Fligely pour guetter le retour du premier groupe et lui porter secours en cas de besoin. Ces hommes seraient munis d'une très forte longue-vue et d'un canot.



PRÉPARATION DU TRAÎNEAU.

Dans le cas où le premier groupe se trouverait dans l'impossibilité de

continuer sa route, il devrait, à une distance de la côte septentrionale ne dépassant pas huit milles, élever en l'air une espèce de ballon fixé à l'extrémité des bambous de sa tente, liés les uns au bout des autres. A ce signal du groupe en détresse, nos hommes en vedette au cap Fligely élèveraient, de leur côté, dans un endroit bien en vue et au plus haut point possible, un ballon de signaux qui devrait se détacher du fond de l'île. On ferait la même chose le cinquante-cinquième jour après le départ de la caravane, à l'époque du retour du second groupe et le quatre-vingt-cinquième jour, pour le retour du dernier.



LE CAPITAINE EVENSEN.

Le dimanche 18 février, nous fêtâmes d'avance l'anniversaire de la naissance de Cagni, qui tombait quelques jours après. Nous nous réunîmes ensuite pour la prière habituelle du dimanche, après quoi Cagni m'adressa quelques paroles pour me saluer au nom de tous et pour m'assurer que ses camarades et lui feraient leur possible en vue d'obtenir l'heureux résultat que nous espérions. Je leur répondis en leur disant combien je regrettais de devoir me séparer d'eux et combien j'étais sûr du succès de l'expédition, en les voyant partir avec la ferme résolution de surmonter tous les obstacles et de supporter toutes les privations.

On avait fixé le départ au 19. A notre grand regret, il y avait à l'ouest de l'île une zone de glace trop légère pour que l'on pût y risquer les traîneaux. Il n'aurait pas été prudent de la traverser à cause du peu d'épaisseur de la glace, et aussi à cause des nombreux canaux qui la sillonnaient dans tous les sens. Il fallait donc renoncer à partir de la baie. En conséquence, dès le matin, nous nous mîmes à transporter



GROUPE DE CHIENS.

les traîneaux du côté du cap Germania. Ce fut long et difficile.

Le 21 février au matin, Cagni quitta de bonne heure la cabane avec le reste de nos hommes, pour aller rejoindre Petigax et Fenoillet, qui avaient été chargés de conduire les traîneaux au cap Germania. Peu après je les suivis avec le docteur. Nous trouvâmes l'expédition prête à se mettre en marche. Les traîneaux étaient tous placés sur une seule ligne et les chiens étaient attachés à des piolets plantés dans la glace devant les véhicules. Au commandement de Cagni, ils se mirent en mouvement. La neige était bonne et le terrain en pente douce, ce qui facilitait la marche; les traîneaux s'avançaient les uns derrière les autres sur une ligne d'environ 200 mètres. Peu après, comme la descente devenait de plus en plus rapide, nous fûmes obligés de lier des cordes autour des patins, en guise de freins, et de cette façon nous pûmes tous marcher à peu près du même train, en nous arrêtant toutes les quinze ou vingt minutes pour attendre les traîneaux qui étaient en arrière. La caravane s'arrêta près de la côte. L'heure de la séparation, si douloureuse pour moi, avait sonné. Les yeux humides et sous l'impression des intenses émotions de ce moment, je serrai la main à tout le monde. Ensuite, tandis que la caravane s'éloignait

lentement, nous nous saluâmes encore en criant par trois fois : *Vive le Roi*! Lorsque je la vis pour la dernière fois, elle était arrêtée près du cap Rohlfs.

La température se maintint à 35 degrés au-dessous de zéro par une



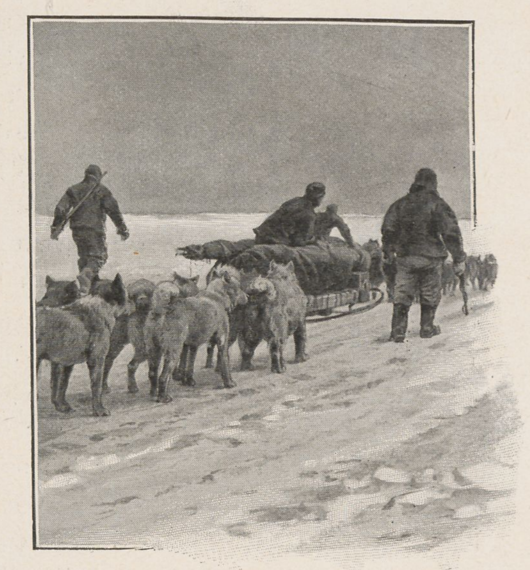
L'EXPÉDITION AU POLE, EN LIGNE POUR LE DÉPART.

journée calme, limpide et splendide. L'expédition s'éloignait en ordre parfait; elle était composée de douze hommes, cent quatre chiens et treize traîneaux, qui avec leur chargement, pesaient 280 kilogrammes. Le dernier groupe qui avait des vivres pour quatre-vingt-dix jours et pouvait être de retour le 20 mai, devait passer sur la glace les trois mois les plus propices à ce genre d'expédition. Elle avait un chef vaillant et des hommes résolus, qui n'en étaient pas à leurs débuts avec les dangers et les privations, et qui tous désiraient ardemment que l'Italie eût la gloire d'arriver au Pôle. Cependant je ne pouvais pas me dissimuler les difficultés de notre entreprise. L'avenir de l'expédition et son heureux résultat étaient maintenant dans les mains de Dieu, qui, en éloignant de nous les accidents et le mauvais temps et en nous facilitant la route, pouvait seul nous accorder d'atteindre au but que nous nous étions fixé. Ce soir-là, je me sentis envahi d'une grande tristesse, bien que je fusse comblé de soins et d'attentions par tous ceux qui étaient restés avec moi.

Le matin suivant, mon premier soin fut d'aller voir quelle avait été la température de la nuit, et je constatai, à mon grand déplaisir, qu'elle

était descendue à 43 degrés au-dessous de zéro. Andreas m'était arrivé avec un doigt gelé ; sans être médecin, je commençais déjà à m'entendre assez à ce genre d'accidents, et je vis avec joie qu'il n'avait pas à redouter de conséquences fâcheuses.

Nous employâmes cette journée à remettre un peu d'ordre dans notre cabane, que nous avions quelque peu négligée pour les travaux urgents des derniers jours. L'absence des chiens rendait la baie déserte et silencieuse, et il nous semblait que la solitude dans laquelle nous nous trouvions avait encore augmenté.



LA CARAVANE SE DIRIGE VERS LE CAP ROHLFS.

Le 23, pas de vent et température froide. La glace en se brisant contre la côte vers laquelle elle était poussée, faisait un bruit que l'on entendait à plusieurs milles de distance, semblable au grondement du canon ou au fracas d'un train qui entre dans une gare. D'un côté ce fait me rassurait, car il me prouvait que le long de la côte, il ne s'était pas formé de canaux qui auraient pu faire obstacle au retour du groupe auxiliaire, mais, d'un autre côté, il m'inquiétait et me faisait craindre que l'expédition ne se trouvât sur quelque zone de glace nouvelle, exposée à des pressions.

Mais quelle ne fut pas ma stupéfaction en voyant tout à coup Querini paraître devant moi ! Il me raconta que toute l'expédition était de retour, qu'on l'avait envoyé en avant ; que ses compagnons, qu'il précédait de peu, allaient arriver sans les traîneaux, laissés en partie au cap Germania et en partie au cap Rohlfs.

Le peu que m'avait dit Querini m'avait fait une grande impression, et je me dirigeai sur le champ du côté du cap Germania avec Andreas et Stökken. Peu après, nous rencontrâmes Hans entouré des chiens. En voyant revenir ainsi l'un après l'autre tous les membres de l'expédition, je commençai à craindre que quelque chose de plus grave ne fût arrivé

et qu'on ne voulût me le tenir caché; mon anxiété était si grande que je courus plutôt que je ne marchai. Arrivés au cap Germania, nous trouvâmes sept traîneaux et leurs chiens, mais personne ne répondit à nos appels.... Cagni et ses hommes avaient dû nous croiser et l'obscurité nous avait empêchés de les voir. Nous retournâmes en hâte à la cabane et je respirai lorsque, sous la tente, je vis enfin Cagni, le docteur et le capitaine, tous en bonne santé. Cagni était en train d'ôter son pantalon, qui s'était gelé sur lui à la suite d'une chute dans un canal. En ce moment, les autres mangeaient de grand appétit et, dans la tente voisine, les matelots en faisaient autant. Tous se portaient bien, à l'exception d'Ollier qui avait eu un orteil gelé. Lorsque Cagni m'eut fait le récit sommaire de ce qui était arrivé, je le félicitai de la décision qu'il avait prise, quelque pénible qu'elle eût été pour lui. Il avait ramené ses hommes en parfaite santé; il n'avait rien perdu du matériel; il ne s'agissait donc que d'un retard de quelques jours, après quoi l'expédition pourrait se remettre en route.

Pendant les trois jours passés sur le pack, on avait reconnu des inconvénients qu'il fallait tâcher d'éviter lors du prochain départ. Pour bien s'y préparer et faire les choses avec plus d'ordre et de précision que la première fois, il fallait une vingtaine de jours. C'est pourquoi Cagni et moi, d'un commun accord, nous modifiâmes le plan de l'expédition. J'avais la conviction qu'il était absolument nécessaire que tous fussent de retour le 20 mai, au plus tard. Le départ étant remis au 20 mars, le retour de chaque groupe ne pouvait plus avoir lieu après quinze, trente et quarante-cinq jours de marche, comme il avait été fixé dans le premier plan, mais bien après douze, vingt-quatre, trente-six jours selon les groupes, de façon que la durée totale de l'expédition était réduite à soixante-douze jours. En faisant encore accompagner la caravane pendant les deux premières étapes par le capitaine, nous pouvions prolonger de deux jours la durée de la marche vers le nord, qui serait ainsi de trente-huit jours. Cagni étant d'avis qu'il serait utile d'augmenter d'une personne le premier groupe, pour faciliter la marche pendant les premiers jours, on porta donc à dix le nombre des hommes qui devaient prendre part à l'expédition. Nous désignâmes pour cela le mécanicien Stökken, qui avait exprimé le désir d'en faire partie. Nous décidâmes en conséquence que le premier groupe serait composé du docteur, de Stökken et des deux plus jeunes guides; que deux des matelots feraient partie du second et les deux autres du troisième. Ces dispositions n'étaient cependant que provisoires, et Cagni,



LES TRAINEAUX DE LA CARAVANE SUR LE PACK.

une fois en marche, pouvait les modifier, selon qu'il le jugerait convenable.

Le 26 février, le soleil aurait dû se montrer, mais une légère brise du nord-est, chargée de drift, s'était levée pendant la nuit et empêchait de voir le ciel. Le 26, le 27 et le 28, nous eûmes un violent vent du nord-est, toujours accompagné de drift, ce qui rendit le travail fort pénible et ne nous fit pas regretter le retour de l'expédition.

Le 1er mars, le temps s'étant remis au beau, nous reportâmes à la cabane les traîneaux qui avaient été laissés au cap Rohlfs. Par cette belle et claire journée, nous pûmes enfin saluer de nouveau l'astre du jour que nous ne voyions plus depuis si longtemps. Après tant de mois d'obscurité et de lumière crépusculaire ou lunaire, la teinte rosée que prenait le paysage, sous le soleil de midi, nous causait une joie extraordinaire. Ce jour-là, la couleur du ciel nous parut splendide. Le soleil, qui descendait à l'horizon au milieu du brouillard et avait pris une teinte d'un rouge noirâtre; la mer, qui alors n'était pas gelée et qui était d'un azur extrêmement foncé, tranchant davantage encore sur les glaces d'alentour et les rochers noirs du cap Säulen, tout cela nous rappelait les décors fantastiques de quelque théâtre à grand spectacle.

Avec la lumière revinrent aussi les oiseaux (des guillemots nains et de petits guillemots); ils arrivèrent presque en même temps, comme pour nous apporter un salut des régions habitées.

Les jours suivants, jusqu'au 8 mars, nous fûmes occupés à recharger les vivres sur les traîneaux.

Le dimanche 11 mars, la caravane composée de treize traîneaux chargés cette fois de 250 kilogrammes seulement, et tirés par cent deux chiens, se mit en marche, par une belle matinée et une température de 28 degrés au-dessous de zéro.

Cagni se trouvait à la tête du convoi avec les traîneaux qui appartenaient à son groupe; après lui venait Querini, et en dernier lieu le docteur. Nous parcourûmes ainsi environ 2 kilomètres, sur une glace qui se mouvait continuellement sous nos pieds; nous marchions à la file; seuls les chiens du premier traîneau étaient précédés par un homme; d'autres hommes marchaient à côté des traîneaux suivants et aidaient à les pousser.

Si tout le pack avait été semblable à la zone que nous venions de traverser, il aurait été facile d'atteindre le Pôle, d'abord à cause de la rapidité avec laquelle on pouvait marcher, ensuite parce que sur une glace unie les traîneaux étaient rarement exposés à des avaries. Au contraire, sur la glace inégale dans laquelle nous entrions, deux guides, armés de piolets, devaient nous précéder pour égaliser le sol sur les points les plus difficiles, et nous étions obligés d'avancer en zigzag pour éviter les zones par lesquelles il était absolument impossible de passer.

Sur les points les plus accidentés les traîneaux se renversaient, et nos hommes devaient s'arrêter pour les relever, ou bien il arrivait que les patins restaient pris dans les aspérités de la glace. Nos traîneaux étaient ainsi exposés, à chaque instant, à des accidents, et la route que nous parcourions effectivement s'allongeait des détours continuels que les guides devaient faire pour trouver les passages les plus praticables.

C'est alors que je quittai nos camarades. Quand je les eus salués l'un après l'autre, je pris congé de Cagni, en lui adressant quelques cordiales paroles; nous nous exprimâmes réciproquement le souhait de nous revoir bientôt, après une heureuse expédition. Je comprenais que cette fois la séparation était définitive, et que je ne le reverrais plus avant de longues semaines, lorsqu'il aurait subi l'épreuve la plus dure qu'il lui serait donné d'affronter pendant toute sa vie. Quoique dans l'espace étroit de notre unique tente, la vie en commun n'eût pas toujours été



LE PACK POLAIRE.

facile, cependant, dans ce moment solennel, le souvenir de légers dissentiments ne troubla en rien la tranquillité de nos âmes et ne rendit certainement pas moins affectueuse notre dernière poignée de main.

Les traîneaux reprirent leur marche. Le docteur fut le dernier qui me salua, et la caravane s'éloigna au milieu des hummocks. Gini et moi nous montâmes sur un amoncellement de glaces pour voir encore l'expédition qui s'éloignait. L'autre fois, nos camarades nous avaient envoyé le dernier salut; cette fois, ce fut nous, et ils nous répondirent de loin par un triple *hurrah!* C'était l'adieu définitif. Peu après, la caravane disparut.

Notre retour à la cabane fut fort triste, comme il l'avait été quelques jours auparavant. Les mêmes pensées revenaient m'agiter l'esprit : le chagrin d'avoir dû me séparer de mes camarades, et l'inquiétude où me mettait l'idée des privations auxquelles ils allaient être exposés. J'étais distrait, et, tout en marchant, je ne remarquai pas un canal récemment formé qui se trouvait devant moi; la glace se rompit, et je tombai dans l'eau. Mes bottes, mon pantalon et ma camisole devinrent en un instant raides comme des morceaux de bois.

De retour à la cabane, je dus me faire aider pour ôter tous ces vêtements

glacés, qui en se dégelant à la chaleur de notre habitation, commençaient à me mouiller. Quelques heures plus tard — vers deux heures de l'après-midi, — le reste de mes hommes était rentré.

Toute notre vie se résumait maintenant en une seule pensée : le retour de nos camarades. Je crois opportun de transcrire ici tout ce que j'ai écrit dans mon journal pendant cette période; on y trouvera toutes les observations que nous avons faites, observations qui peuvent donner une idée suffisante des conditions de l'atmosphère et de celles de la glace dans le voisinage de l'île; on y verra aussi les pensées qui nous agitaient et les résolutions que nous dûmes prendre.

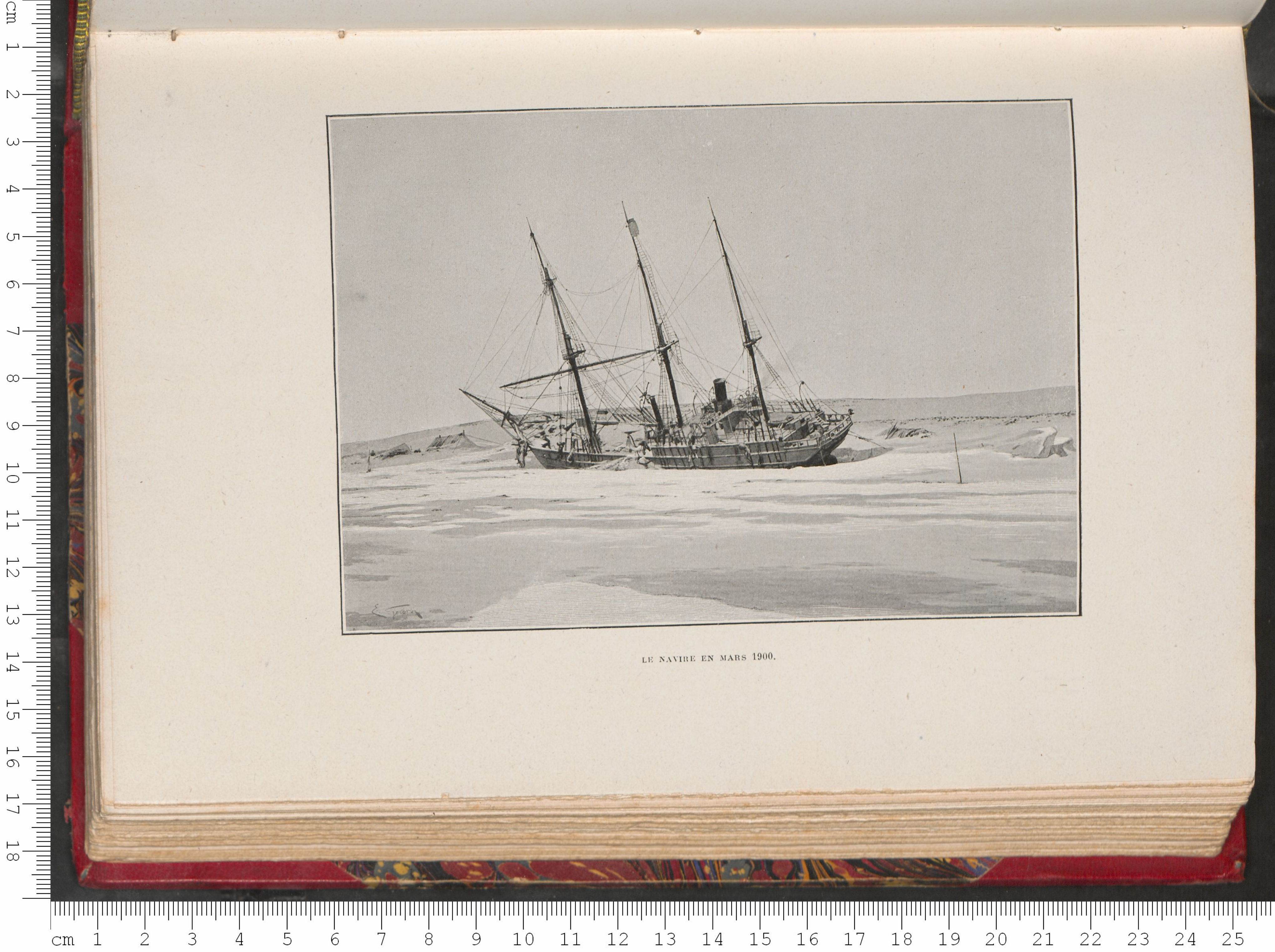
12 mars. — Belle journée, pas de vent. Température, 22 degrés au-dessous de zéro. En revenant à la cabane, nous apercevons un gros ours qui, n'étant inquiété par aucun chien, s'avance jusqu'à notre habitation. Andreas et Christian s'approchent de lui et le tuent. Nous fabriquons une guérite pour abriter nos instruments du côté du midi et les tenir à l'ombre.

13 mars. — Le calme des jours précédents continue. Le ciel est limpide. Pendant toute la journée, le soleil est entouré d'un halo légèrement coloré. C'est la première fois que nous voyons ce phénomène dans les régions où nous nous trouvons. Je me rends au cap Germania et au cap Säulen avec Andreas, et là je dois me persuader que l'on ne peut guère apercevoir quoi que ce soit à de grandes distances.

Par les jours de soleil et quand le temps est clair, les ombres des hummocks produisent une quantité de taches noires, au milieu desquelles il doit être impossible de distinguer une caravane.

La glace continue à être agitée de légers mouvements et tend à s'ouvrir : pourtant on peut la traverser en traîneau. Nous revenons à la cabane sans avoir vu le traîneau du groupe auxiliaire. Grande est notre surprise lorsque, vers six heures du soir, nous voyons arriver Evensen. Il nous raconte que l'expédition continue bien, que les chiens se conduisent à merveille, que les traîneaux ne se brisent pas, que le froid ne s'est pas trop fait sentir et que les marches ont été assez bonnes, quoiqu'elles aient été entravées par une quantité énorme de digues de pression. Il a ramené les cinq chiennes.

14 mars. — Anniversaire de la naissance de S. M. le roi. J'aurais préféré le fêter avec mes camarades, tandis que je suis le seul Italien de ma tente, comme Gini est le seul de celle des matelots. Ne pouvant célébrer cet anniversaire comme nous l'aurions voulu, nous le fêtons de cœur et



LE NAVIRE EN MARS 1900.



LA CABANE DES OBSERVATIONS MAGNÉTIQUES.

tous les Norvégiens s'unissent à nous. Ils prennent part à nos fêtes, comme nous prenons part aux leurs. Le soir, la température descend de nouveau à 37 degrés au-dessous de zéro. Pendant la nuit, nous entendons le bruit de fortes pressions près du cap Säulen.

15 mars. — Le froid continue et arrive pendant la nuit à 39 degrés au-dessous de zéro. Lentement le pack se rapproche de l'île, en soulevant la glace nouvelle et en la brisant.

16 et 17 mars. — Journées belles et calmes comme les précédentes. Pas un nuage à l'horizon. Le soleil se couche à six heures, et du haut du cap Säulen on n'aperçoit aucune terre du côté de l'ouest. Et pourtant, si quelque terre existait de ce côté, ce serait le vrai moment pour l'apercevoir. Mes hommes mettent un peu d'ordre sur le pont du navire et enlèvent la neige qui s'y est accumulée. Pendant toute la journée nous entendons des craquements le long de la ligne qui sépare la glace fixe de la glace mouvante; c'est l'effet des marées de l'équinoxe.

18 mars. — Le beau temps, qui a continué jusqu'à aujourd'hui, doit avoir permis à la caravane d'avancer, et les pressions que nous avons eues et qui viennent de l'ouest sont un indice que le pack n'a pas bougé, ou ne

s'est mû que légèrement du côté de l'est. Aujourd'hui, nous avons un vent de l'est assez frais, avec beaucoup de drift. En même temps, la température monte de plusieurs degrés. A quoi devons-nous attribuer cette hausse du thermomètre?

Il devient bien difficile de faire des observations maréométriques à cause de la neige, que le vent transporte en grande quantité dans le puits de notre perche. Chaque fois que l'on veut faire une lecture, il faut un travail d'une dizaine de minutes pour enlever la neige.

Le vestibule de notre tente s'est de nouveau rempli de neige pendant la nuit, ce qui nous a coûté beaucoup de travail pour pouvoir sortir ce matin. La température s'est élevée et reste stationnaire à 22 degrés au-dessous de zéro. A bord nous avons dû transformer en tannerie notre carré, jusqu'ici l'objet de tant de soins.

Christian s'y est établi avec les peaux d'ours : il les nettoie, enlève la partie grasse et les prépare pour être tannées.

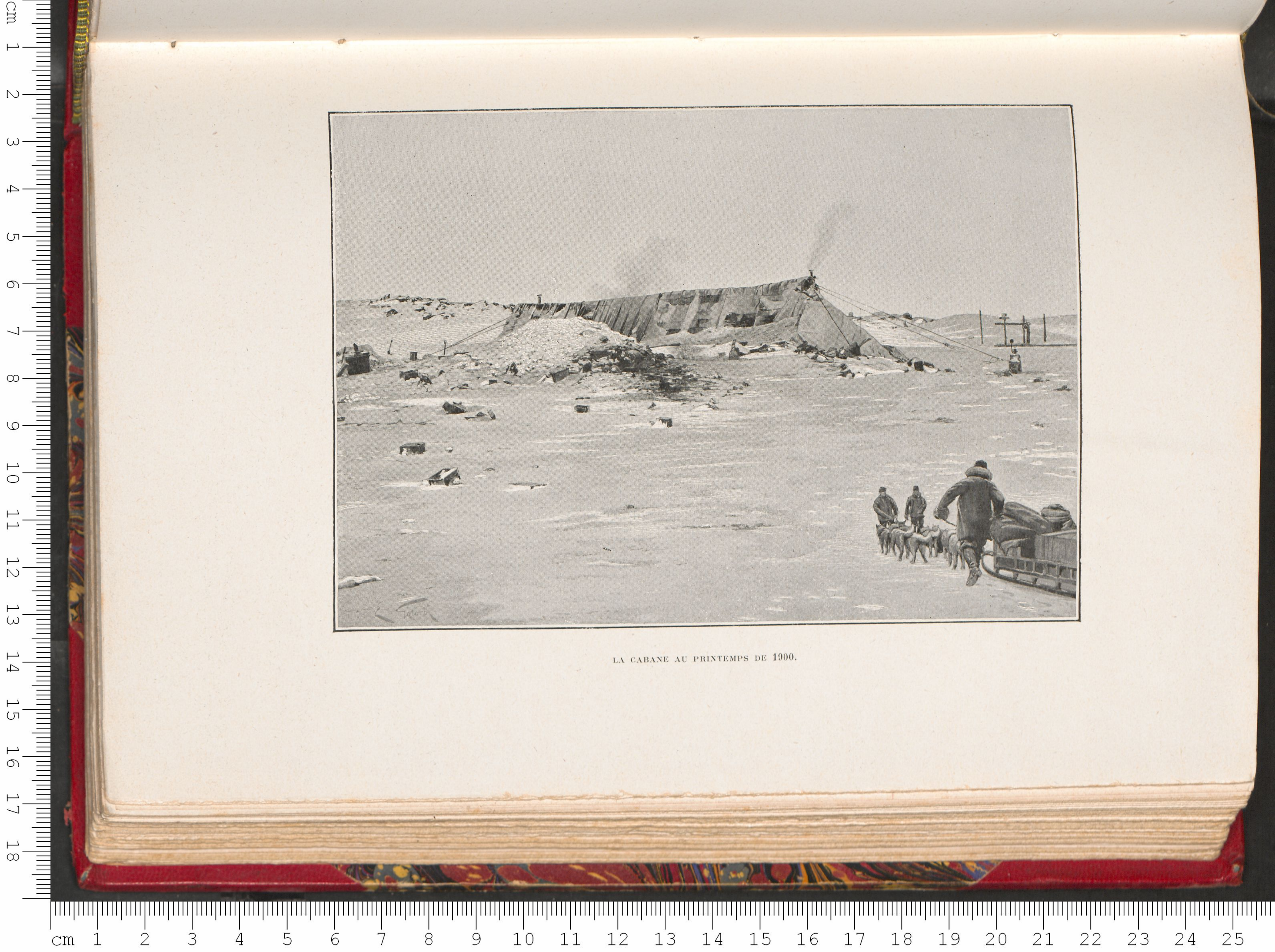
20 mars. — Le vent souffle par intervalles; tantôt le drift est léger, tantôt il est tellement violent que nous ne pouvons rien distinguer autour de nous.

21 mars. — Journée sereine, pas trop froide, sans vent. Température, 24 degrés au-dessous de zéro. Entre le cap Saülen et le cap Clément-Markham, nous découvrons un vaste canal formé par le vent ces jours derniers. Nos hommes recommencent à enlever la neige du vaisseau.

22 mars. — Encore une belle journée sans vent. Pour la première fois — quoique la température soit de 26 degrés au-dessous de zéro, — je commence à sentir la chaleur du soleil qui, jusqu'ici, s'était bornée à nous éclairer. Il se forme une glace nouvelle, là où, le jour précédent, il y avait des eaux libres. Au cap Säulen, nous voyons une quantité de petits guillemots et de guillemots nains. Sur la façade de la tente extérieure exposée au midi, la neige fond pour la première fois, ce qui produit une gouttière à l'intérieur, sur notre seconde tente.

23 et 24 mars. — Ciel serein; baromètre stationnaire. A dix heures du soir, il fait encore jour; bientôt nous aurons de nouveau la lumière pendant vingt-quatre heures de suite.

25 mars. — Suivant ce dont nous sommes convenus avec Cagni, le premier groupe devrait être de retour aujourd'hui. Pendant la soirée, dans notre cabane, nous discutons la latitude à laquelle il aura pu arriver. Si, sur le pack, le temps a été semblable à celui que nous avons eu



LA CABANE AU PRINTEMPS DE 1900.



LE CAP FLIGELY.

à la baie de Teplitz, il aura dû interrompre sa marche le 18 ou le 19 au plus tard. On peut donc admettre que, s'il n'a pas trouvé de trop sérieux obstacles sur la glace, ce groupe n'aura pas mal avancé. C'est avec cet espoir que nous vivons et c'est ce sujet qui fait l'objet de toutes nos conversations.

La température redescend à 30 degrés au-dessous de zéro. Nous allons nous coucher plus tard que d'habitude, car nous profitons de ces belles soirées pour causer en plein air, quoique la température soit toujours entre 25 et 30 degrés au-dessous de zéro.

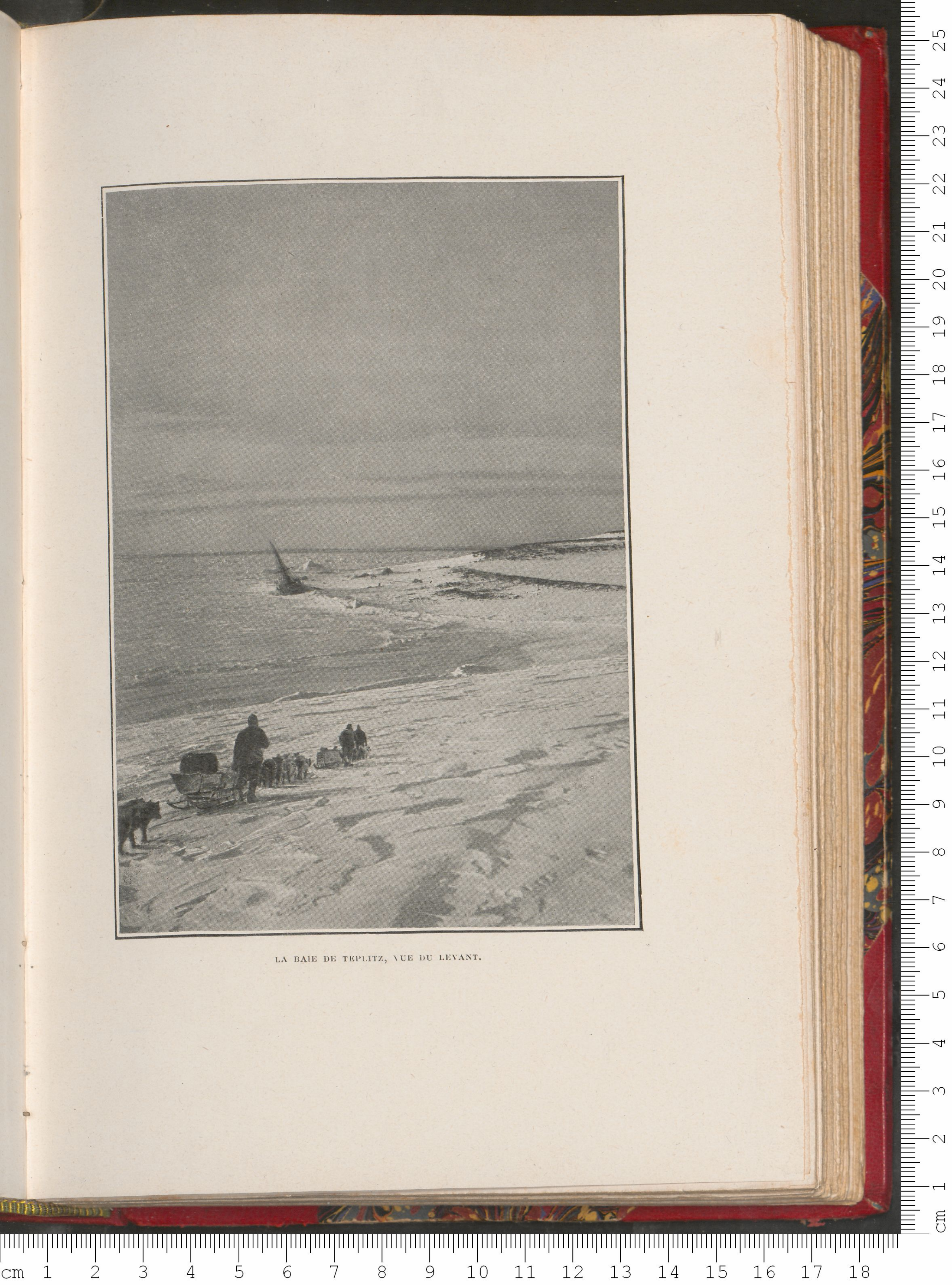
26 et 27 mars. — Calme et ciel serein. Les conventions suivant lesquelles nous devons nous trouver au cap Fligely, pour y attendre le retour des différents groupes, ont été modifiées : au lieu du vingt-cinquième, du cinquante-cinquième et du quatre-vingt-cinquième jour après le départ de l'expédition, nous avons décidé que nous nous retrouverions à ce cap, le vingtième, le quarante-quatrième et le soixante-huitième jour à dater du départ. Je décide donc de me rendre demain au cap Fligely.

28 mars. — Le traîneau, sur lequel nous avons fixé le canot avec des

étais fabriqués par le charpentier, présente un aspect curieux; mais c'est aussi un pesant fardeau pour les sept chiens qui nous restent, quatre femelles et trois mâles qui ne sont pas des plus forts. Nous partons à huit heures du matin. Le temps est serein, pas de vent. La température est fort basse : 32 degrés au-dessous de zéro. Pourtant, nous ne sentons pas le froid en marchant, et, chose étrange, nos yeux ne souffrent pas d'avoir le soleil en face et un soleil peu élevé sur l'horizon. Vers onze heures, je me sépare de mes hommes et, avec Andreas et Hans, je continue ma marche vers le nord. Du haut de l'île, à environ 350 mètres au-dessus du niveau de la mer, nous apercevons l'immense plaine de glace qui nous entoure de toutes parts. On ne pourrait pas désirer de conditions plus favorables au retour de nos camarades. Vers midi, après une courte halte, nous nous dirigeons de nouveau du côté du cap Fligely où nous arrivons après huit heures de marche. Là, nous dressons nos tentes; demain, nous chercherons l'endroit le plus propre pour y placer le signal convenu. Le soir, la température descend à 36 degrés au-dessous de zéro.

29 mars. — Pas de vent. Il fait froid. Temps splendide. Le pack est contre la côte. C'est la première fois que je dors dans le sac en peau de renne, par une température de 36 degrés au-dessous de zéro. Le froid y est supportable. Cependant, je me persuade encore davantage que j'ai eu raison de ne pas prendre part à une longue expédition dans l'état où je me trouve. Comme je ne puis me servir que d'une main, je suis toujours obligé de me faire aider, pour me mettre dans le sac, pour me chausser et pour m'habiller. Quoique j'aie la main bandée et recouverte de deux paires de gants, et qu'en outre elle soit entourée d'une double enveloppe, l'une en peau de renne, l'autre doublée de plumes, je souffre cependant continuellement du froid, et je suis obligé de la réchauffer à la chaleur de la lampe. Nous transportons le traîneau, le bateau et la tente, un peu à l'est, sur une petite colline recouverte de neige, à environ 90 mètres au-dessus du niveau de la mer, et d'où la vue s'étend sur presque tout l'horizon dans la direction du nord. Comme les groupes doivent revenir de l'ouest et que, du cap Fligely au cap Germania, la direction de la côte est presque celle de l'ouest, ils devront aborder d'abord au cap Saülen ou au cap Germania. C'est pourquoi nous ne cessons de regarder dans cette direction. Nous transportons le bateau près du petit promontoire et le laissons au pied des rochers.

Ensuite, nous nous occupons à préparer une habitation qui nous per-



LA BAIE DE TEPLITZ, VUE DU LEVANT.

mette de rester sur ce cap exposé à tous les vents. Nous souvenant des grottes des chiens que nous avons creusées dans la neige pendant l'hiver, nous pensons d'abord à faire quelque chose d'analogue, mais nous ne trouvons pas assez de neige pour cela et il faudrait trop de temps pour construire une semblable habitation dans la glace. A l'endroit où nous avons dressé notre tente, la neige, transportée par le vent, a une épaisseur de 30 centimètres.

Nous y faisons une excavation de la grandeur de notre tente, excavation que nous continuons ensuite dans la glace jusqu'à ce que la profondeur soit égale à la moitié de la hauteur de la tente. Tout autour, nous élevons un mur avec de gros blocs de neige, dont nous nous servons comme de briques, et sur ce mur, nous plaçons le traîneau et les rames de rechange du bateau. Ensuite, nous recouvrons le tout de neige. Nous formons ainsi une cabane semblable à celle des Esquimaux, avec cette différence qu'ils placent les blocs de neige en cercle et que, chaque couche de ces blocs faisant saillie sur la précédente, les murs finissent par se rejoindre au sommet, tandis que nous nous servons du traîneau et des rames pour soutenir la voûte de notre édifice. Le 30 mars, notre cabane est finie. Nous avons placé la porte au nord et de manière qu'elle soit à l'abri de tous les vents. Dans cette maison de glace, nous plaçons notre tente; elle nous protégera contre les gouttières des parois de neige. Près de là, nous plantons le poteau au haut duquel nous devons attacher notre ballon-signal, qui sera tout à fait en vue et se détachera sur le fond du glacier. Le temps est toujours beau; pas de vent; le pack est contre la côte et la température varie entre 25 et 36 degrés au-dessous de zéro.

1er avril. — Le temps est devenu mauvais; le vent souffle du sud. Ensuite, vent de l'est et neige. Comme la température s'est élevée à 17 degrés au-dessous de zéro, nous nous trouvons très bien dans notre cabane pendant la nuit. Le rempart de neige nous procure une température plus élevée que si nous n'étions abrités que par la tente seulement, et, pendant les repas, lorsque le fourneau de la cuisine est allumé, nous pouvons même rester sans gants. Pendant la nuit, les chiens, chassés par le drift, viennent se coucher devant notre porte; mais ils font un tel vacarme que nous sommes obligés de les renvoyer à plusieurs reprises. Le soir, le brouillard augmente, et il est impossible de distinguer quoi que ce soit au delà de la distance d'un mille. Les camarades que nous attendons n'auront certainement pas pu bouger.

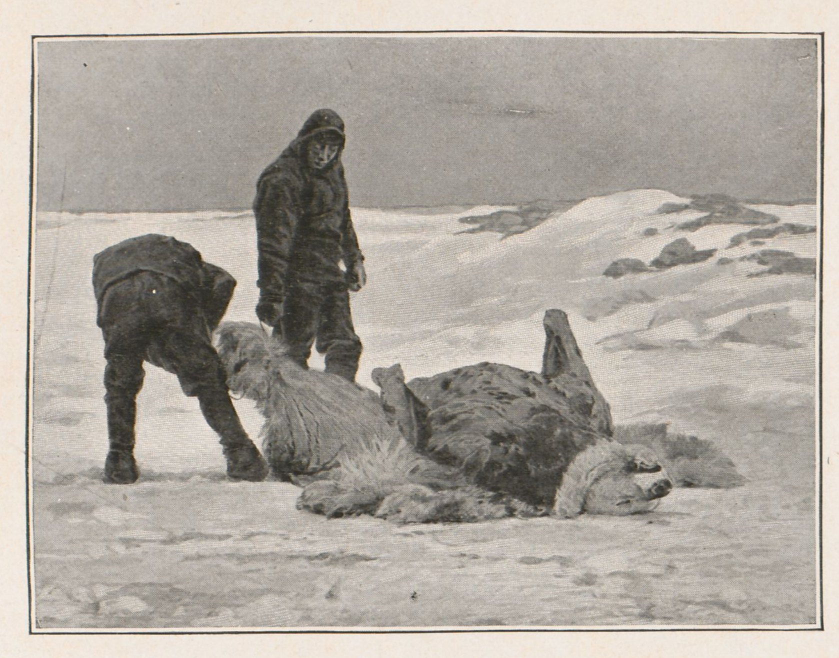
2 avril. — La journée d’aujourd’hui est meilleure que celle d’hier. Nous regardons sans cesse la limite des glaces, mais nous ne découvrons aucune trace du premier groupe. Le pack, près de l’île, n’a pas bougé; seule la glace moins épaisse, qui s’est formée dans le canal, se meut. Chose étrange, la température, pendant la journée, s’élève jusqu’à 5 degrés au-dessous de zéro. En se promenant, près du plateau, Hans enfonce et tombe dans la tanière d’une ourse. Cette tanière est creusée dans la neige, et ne communique avec le dehors que par une petite ouverture à travers laquelle Hans tue la bête d’un coup de fusil. C’est à ce moment que nous arrivons, et, après avoir élargi l’ouverture de la tanière, nous en retirons le corps de l’ourse et deux petits oursons à peu près de la grosseur d’un chat. Nous les tuons à coups de hache.



OURS TUÉ AU CAP FLIGELY.

3 avril. — Comme nous ne pouvons pas sortir de la cabane, puisqu’on n’y voit pas, nous passons toute la journée dans le sac de couchage. Hors de ce sac, il nous est impossible de rester immobiles dans la cabane, car nos mains et nos pieds gèleraient. Ainsi, dans cette délicieuse alternative, nous sommes obligés, ou de nous mouvoir, ou de rester enfermés dans notre sac! Le soir, le vent tombe et, dans un moment d’éclaircie, nous apercevons le pack de nouveau contre la côte.

5 avril. — Aujourd’hui, dernier jour de vivres du premier groupe. Rien en vue! Avec les belles journées que nous avons eues jusqu’au premier avril, je n’arrive pas à comprendre comment il n’est pas encore de retour; il est certain pourtant que, le premier avril et pendant une partie du 2 et du 3, il n’a guère pu faire de grandes marches. Comme la journée est très claire, nous distinguons parfaitement les îles de Nansen



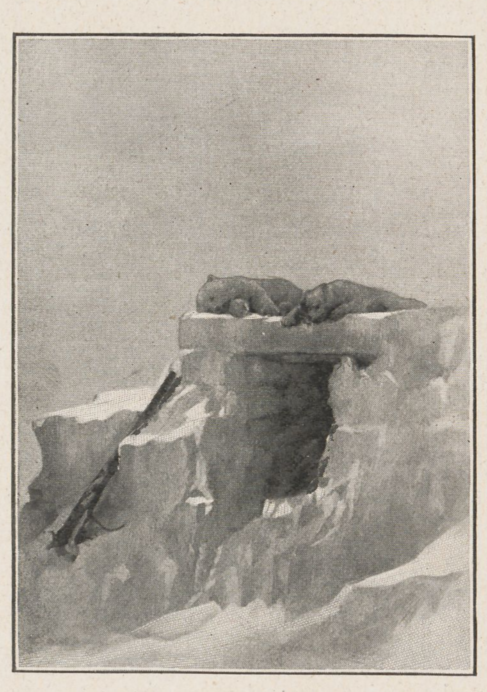
DÉPÈCEMENT D'UN OURS.

du côté de l'est. Cette clarté de l'atmosphère me donne quelque espoir.

6 avril. — Nous avons beau regarder avec la longue-vue, nous ne découvrons rien. Comme le canal n'a pas plus d'un demi-kilomètre de largeur, nous devrions apercevoir nos camarades s'ils étaient en vue. Nous donnons à nos chiens la chair de l'ourse que nous avons tuée, et ils semblent la goûter énormément. Nous avions eu l'idée de faire cuire les petits oursons; mais comme aucun de nous n'est bon cuisinier, nous devons renoncer à ce plat. Nous continuons à faire notre soupe de chaque jour, dans laquelle nous mettons tous les ingrédients que nous avons à notre disposition, et, grâce à notre appétit, nous la trouvons toujours excellente. Hans prépare des lampes alimentées avec de la graisse d'ours; nous les allumons dans la soirée et elles nous donnent un peu de chaleur, mais nous enfument terriblement.

7 avril. — Rien en vue à l'horizon. Je commence à concevoir des inquiétudes sur le sort du premier groupe. Quoique le docteur ait acquis une grande expérience des calculs et des observations, c'est cependant la première fois qu'il se trouve dans le cas de devoir atterrir, et cela dans

des conditions qui sont loin d'être faciles; il peut, par conséquent, être fort embarrassé et éprouver des difficultés à reconnaître sa position, s'il s'est éloigné de l'île. Peut-être aussi le retard est-il dû à quelque malade, à cause duquel on aura ralenti la marche; mais pourtant, il y a quatorze jours aujourd'hui que ce groupe doit être en marche pour le retour. Andreas fait observer qu'il est possible que Cagni ait modifié son programme et qu'il ait fait rester le premier groupe quelques jours de plus avec lui. Je ne crois pas ce changement probable, mais dans tous les cas, si le plan a été altéré, je suis sûr que ce groupe aura été renvoyé avant le temps fixé, non après.



DEUX DE NOS VICTIMES.

Comme nous n'avons plus de provisions que pour deux jours, je décide que nous retournerons demain matin à la cabane. Nous laisserons ici Hans qui sera remplacé lundi par Evensen et Ole.

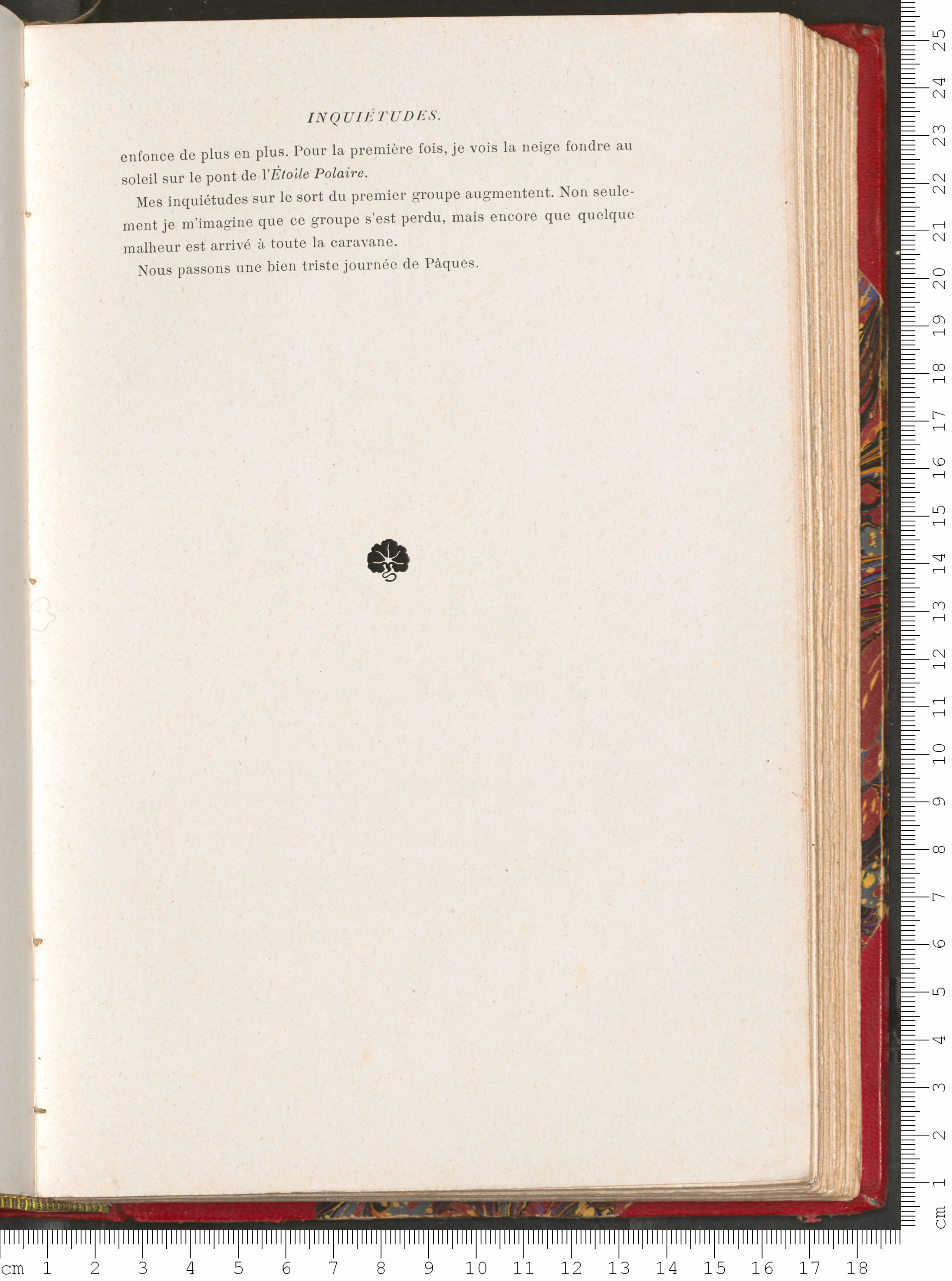
8 avril. — A sept heures, je quitte la tente avec Andreas; nous marchons rapidement, et, à midi, nous arrivons à la cabane. Là, nous trouvons tout notre monde inquiet.

Du 9 au 15 avril. — Le temps est tour à tour couvert et serein. La température varie beaucoup. Elle monte à 12 degrés et, un jour, le 13 avril, à 4 degrés au-dessous de zéro. Je vois le premier pétrel de la saison. Outre les chiens, nous avons à la cabane, deux oursons vivants qui ont été pris près du cap Germania, dans leur tanière. Ils sont plus gros que ceux que nous avons tués au cap Fligely, et, pendant quelques jours, nous les gardons vivants dans la baraque du charpentier. Mais ils y font un tel vacarme que nous devons les tuer. Par la température relativement élevée dont nous jouissons, la neige s'est encore amollie, et on y

enfonce de plus en plus. Pour la première fois, je vois la neige fondre au soleil sur le pont de l'*Étoile Polaire*.

Mes inquiétudes sur le sort du premier groupe augmentent. Non seulement je m'imagine que ce groupe s'est perdu, mais encore que quelquc malheur est arrivé à toute la caravane.

Nous passons une bien triste journée de Pâques.



CHAPITRE VI

Retour inattendu du second groupe avec le Dr Cavalli. — Lettre de Cagni. — Nous renonçons à toute recherche pour retrouver le premier groupe. — Station au cap Fligely. — Anxiétés que nous cause le retard de Cagni. — Nous commençons à dégager le vaisseau. — Retour de Cagni. — Marche de son groupe. — Son record. — Observations sur une future expédition au Pôle.

Le 18 avril, au matin, tandis que je songeais avec inquiétude à ceux dont l'absence se prolongeait outre mesure, j'entends John crier à plusieurs reprises : « Cardenti est arrivé ! » Impatient de l'interroger, je m'habille en grande hâte; j'entends également prononcer le nom du docteur et celui de Savoie. Le premier groupe est donc de retour! Mais aussitôt je me demande comment il se fait que Cardenti se trouve avec ce groupe, et que Cavalli ait un kayak. Peut-être les deux groupes sont-ils revenus ensemble! A moitié vêtu, je me précipite hors de la tente, je demande à Cardenti :

« A quel groupe appartenez-vous?

— Au second, me répondit-il; le premier, composé de Querini, de Stökken et d'Ollier, a quitté, le 23 mars, le commandant Cagni, dont nous nous sommes séparés le 31. »

Cardenti me remet un billet du docteur. Il m'écrit le 17, c'est-à-dire hier, que depuis le 15, jour de Pâques, il se trouve dans le voisinage du cap Saülen sans pouvoir arriver à l'île, et qu'il expédie Cardenti en kayak pour me demander de l'envoyer prendre avec une embarcation. Nous tirons de dessous la neige un canot de toile qui est en parfait état. Nous le plaçons sur un traîneau auquel nous attelons les sept chiens que nous avons à la cabane et, tous ensemble, nous nous mettons immédiatement en route pour le cap Germania. Le pack est à 300 ou 400 mètres de la côte; les bords en sont brisés et fort escarpés. Il se meut lentement du côté de l'est, ce qui doit avoir entraîné le docteur dans la direction du cap



LE LIEUTENANT QUERINI QUI, AVEC OLLIER ET STÖKKEN, FORMAIT LE PREMIER GROUPE JAMAIS REVENU.

Rohlfs. Du glacier, où nous sommes, il ne nous est pas possible de découvrir le campement de nos camarades, que masquent probablement les hummocks. Une heure se passe. Nous commençons à être inquiets, lorsque nous apercevons d'abord une, ensuite deux personnes circulant sur la glace. Ce sont eux, et eux aussi nous ont vus....

Evensen et Christian montent de suite dans un canot pour aller à leur rencontre. En attendant, je me fais raconter par Cardenti ce qu'il a fait pendant la nuit.

Lorsque Cavalli l'a envoyé à nous, le pack se trouvait à peu de distance de la terre; il s'était dirigé vers l'île, avec son kayak, pour tenter d'escalader le glacier, qui, à cet endroit, se terminait par une muraille de 3 à 4 mètres de hauteur. Profitant d'une crevasse qui arrivait jusqu'à la mer, il essaya d'y grimper et pour cela quitta son kayak. Le courant le lui emporta, et il se trouva dans la crevasse sans être sûr de pouvoir avancer. Pendant deux heures il dut travailler de son piolet pour se creuser un passage dans la glace. Ensuite il s'achemina vers la baie; mais ne pouvant pas s'orienter, il se dirigea sur la partie élevée de l'île.

Au matin, il aperçut de loin les mâts du vaisseau et arriva à la cabane, après être resté debout toute la nuit!

Bientôt nous voyons revenir l'embarcation avec trois personnes, huit chiens et une partie de l'équipement. Lorsqu'elle arrive à terre, nous l'accueillons par un triple *hurrah*, que nous répétons en serrant la main du bon docteur; tous nous l'aimons et tous nous le revoyons avec joie après l'avoir cru perdu.

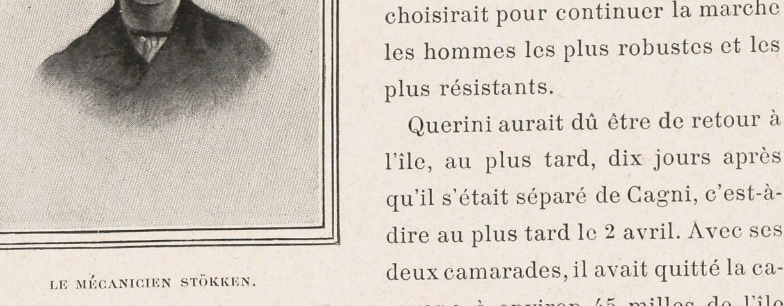
Un second voyage ramène Savoie et le reste du matériel. A huit heures du soir nous sommes de retour à la cabane. Cavalli, Cardenti et Savoie n'ont que très peu maigri et se portent parfaitement. Il en est de même des quinze chiens qu'on a ramenés. Ce jour-ci est un jour de fête dans notre logis. Après tant de semaines d'anxiété, le retour d'un groupe me donne quelques heures de bonheur. En retrouvant le docteur, je suis du moins délivré de l'horrible crainte dont j'avais été particulièrement tourmenté, ces jours derniers, à l'idée que quelque catastrophe avait pu arriver à la caravane. Malheureusement, chaque heure qui passe augmente ma conviction que quelque chose de grave doit être arrivé au groupe de Querini.

Ce soir-là je reste avec le docteur, et longuement nous parlons de Cagni et de Querini. Le docteur avait laissé le premier en parfaite santé, le matin du 31 mars, s'apprêtant à continuer sa marche sur le nord, avec quarante-huit chiens et six traîneaux. En le quittant, Cagni lui avait remis à mon adresse le billet suivant :

« Le froid ne veut pas cesser, et c'est un grave obstacle à notre marche; de plus il paraît que, ces jours derniers, le pack a dérivé du côté du sud, et nous nous trouverions à une latitude fort basse. Cependant, depuis trois jours, notre marche est plus facile; nous trouvons de larges plateaux de glaces, et de rares digues de pression, qui du reste sont aisées à traverser. Je ne désespère donc pas d'arriver à un bon résultat. Je marcherai encore pendant vingt jours, et au besoin deux jours de plus, si le succès devait dépendre de cela. Le docteur vous expliquera les raisons pour lesquelles je continue ma marche, avec quatre hommes et six traîneaux. De cette manière, je suis persuadé d'avancer plus vite. Je répète encore à V. A. R., que je ferai tout ce qui dépendra de moi et tout ce que mes forces me permettront de faire, sans jamais exposer sciemment l'existence de mes hommes. Nous sommes tous en parfaite santé. »

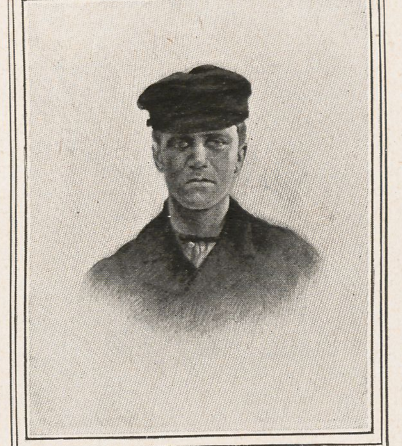
En s'avançant vers le nord, Cagni avait modifié le programme de l'expé-

dition, suivant lequel le premier groupe, composé de quatre hommes, aurait dû revenir quatorze jours après le départ de la baie de Teplitz, c'est-à-dire le 25 mars au matin, et le second groupe de trois hommes, après vingt-six jours, c'est-à-dire le matin du 6 avril. Au lieu de cela, il avait renvoyé le premier groupe, composé de Querini, Stökken et Ollier, dans la matinée du 23 mars avec des vivres pour dix jours, et le second groupe, Cavalli, Cardenti et Savoie, le matin du 31 mars, avec vingt-quatre chiens et des vivres pour dix-huit jours.



LE GUIDE OLLIER.

Je ne veux pas m'étendre sur les raisons de ce changement que Cagni expliquera dans sa relation. Mais je répète ici que la formation des groupes au moment du départ n'était que provisoire. Le fait de renvoyer d'abord l'un plutôt que l'autre des hommes qui avaient pris part à l'expédition, c'est-à-dire la formation définitive des groupes, dépendait exclusivement de Cagni. Dès le début, il avait été décidé qu'à mesure que l'on avancerait vers le nord, on choisirait pour continuer la marche les hommes les plus robustes et les plus résistants.



LE MÉCANICIEN STÖKKEN.

Querini aurait dû être de retour à l'île, au plus tard, dix jours après qu'il s'était séparé de Cagni, c'est-à-dire au plus tard le 2 avril. Avec ses deux camarades, il avait quitté la caravane à environ 45 milles de l'île du Prince-Rodolphe; deux jours avant leur renvoi, la caravane pouvait encore apercevoir notre île vers le sud, et les belles journées que nous

avions eues, du 25 au 31 mars, auraient dû faciliter leur retour. Le 8 avril, c'est-à-dire vingt-neuf jours après avoir quitté la baie de Teplitz, le second groupe avait aperçu, vers le sud, l'île du Prince-Rodolphe. Pour revenir à la cabane, à partir de la plus haute latitude à laquelle il était parvenu, le docteur avait parcouru en seize jours, une distance de 89 milles ; la moyenne de chaque jour était donc de 5 milles, et il n'y a pas de raison qui puisse faire admettre que Querini, lui aussi, n'ait pas pu atteindre cette moyenne.

Le docteur et moi nous discutons diverses hypothèses sur la route suivie par Querini, nous tombons d'accord pour conclure, qu'il a dû être entraîné vers l'ouest et vers le sud. En admettant que la marche ait été retardée par quelque malade, ou que le mauvais temps et les vents aient arrêté la dérive vers le sud et poussé le pack à l'est, le premier groupe ne peut pas avoir été entraîné au delà du méridien des îles de Nansen.

Nos incertitudes rendent cependant difficile le tracé d'un itinéraire pour l'expédition de secours, que je veux envoyer à la recherche du premier groupe. Il me paraît inutile de rien tenter dans la direction du sud, parce que si nos camarades se trouvent de ce côté, et si jusqu'à présent ils ne sont pas encore arrivés à l'île, c'est qu'ils doivent avoir été entraînés fort loin, et qu'ils se dirigeront probablement sur le cap Flora, à l'île Northbrook. Il est également inutile de tenter des recherches à l'ouest et au nord, où le pack, est toujours en mouvement, et où l'horizon est excessivement borné.

Il ne reste donc que la Terre-Blanche, sur laquelle il est possible que le premier groupe puisse avoir été transporté, où il peut même s'être dirigé, en la prenant par erreur pour l'île du Prince-Rodolphe, et d'où il n'aura plus bougé. L'hypothèse semble à peine vraisemblable. Mais comme c'est la seule supposition qui permette de faire quelque chose, je me décide à envoyer une expédition vers cette île, et j'en donne la direction à Andreas.

Le docteur, Cardenti et Savoie expriment le désir d'y prendre part, mais il me semble qu'après les fatigues qu'ils ont endurées, ils ont un absolu besoin de repos.

Les 19, 20 et 21 avril, nous avons beau temps. Température qui varie entre 15 et 29 degrés au-dessous de zéro. Le 22 au matin, Andreas, accompagné de Hans et de Ole, part avec deux traîneaux, seize chiens, des provisions pour vingt-six jours et un bateau de toile pliable, pour



LE NORVÉGIEN HANS MARCHANT AVEC LES SKIS.

traverser plus rapidement les canaux. Je lui ai donné l'ordre de marcher pendant douze jours dans la direction des îles de Nansen. Si au bout de ce temps il n'a pas pu y arriver, et qu'il s'en trouve encore éloigné, il devra revenir sur ses pas.

Sur le soir je me rends au cap Säulen avec Cavalli. Le calme des derniers jours et de légères brises, de l'ouest, ont de nouveau amené le pack contre la côte. Au sud du cap Säulen, nous apercevons une digue, dont la hauteur est certainement de 7 à 8 mètres; cela me donne une idée précise de l'absolue impossibilité d'avancer en traîneau sur une glace semblable.

Sur une digue de formation récente, des masses de glace, amoncelées les unes sur les autres, et les immenses blocs qui s'élèvent, presque perpendiculairement, sur la surface de la glace, présentent de telles aspérités qu'il serait extrêmement difficile, à un homme seul, de pouvoir la traverser, et que ce n'est qu'au prix de beaucoup d'efforts qu'on pourrait y faire passer un traîneau.

De retour à la tente, quoique la température soit de 22 degrés au-dessous de zéro, le soleil est déjà assez haut pour que nous en sentions

la chaleur, et que nous puissions rester plus d'une demi-heure hors de notre habitation.

23, 24, 25 et 26 avril. — La glace est toujours contre la côte. Maintenant, grâce au soleil, nous sentons la différence entre le jour et la nuit.

Nous nous mettons à préparer la tente pour la saison d'été. Enfoncée comme elle l'est maintenant, il est certain qu'au moment de la fonte des neiges, l'eau s'y précipitera comme dans un trou. Il faut donc enlever la neige, qui se trouve massée sur son avant, afin que l'eau puisse passer de côté, et couler plus loin. La neige, qui s'est amoncelée près de la porte, a atteint une hauteur de 3 ou 4 mètres, et ce ne sera pas une petite affaire que de l'enlever de là. Dans la soirée du 25, nous avons le spectacle d'un halo solaire. Ces phénomènes atmosphériques n'ont jamais eu une grande intensité pendant notre séjour et leur manifestation n'a jamais été parfaite.

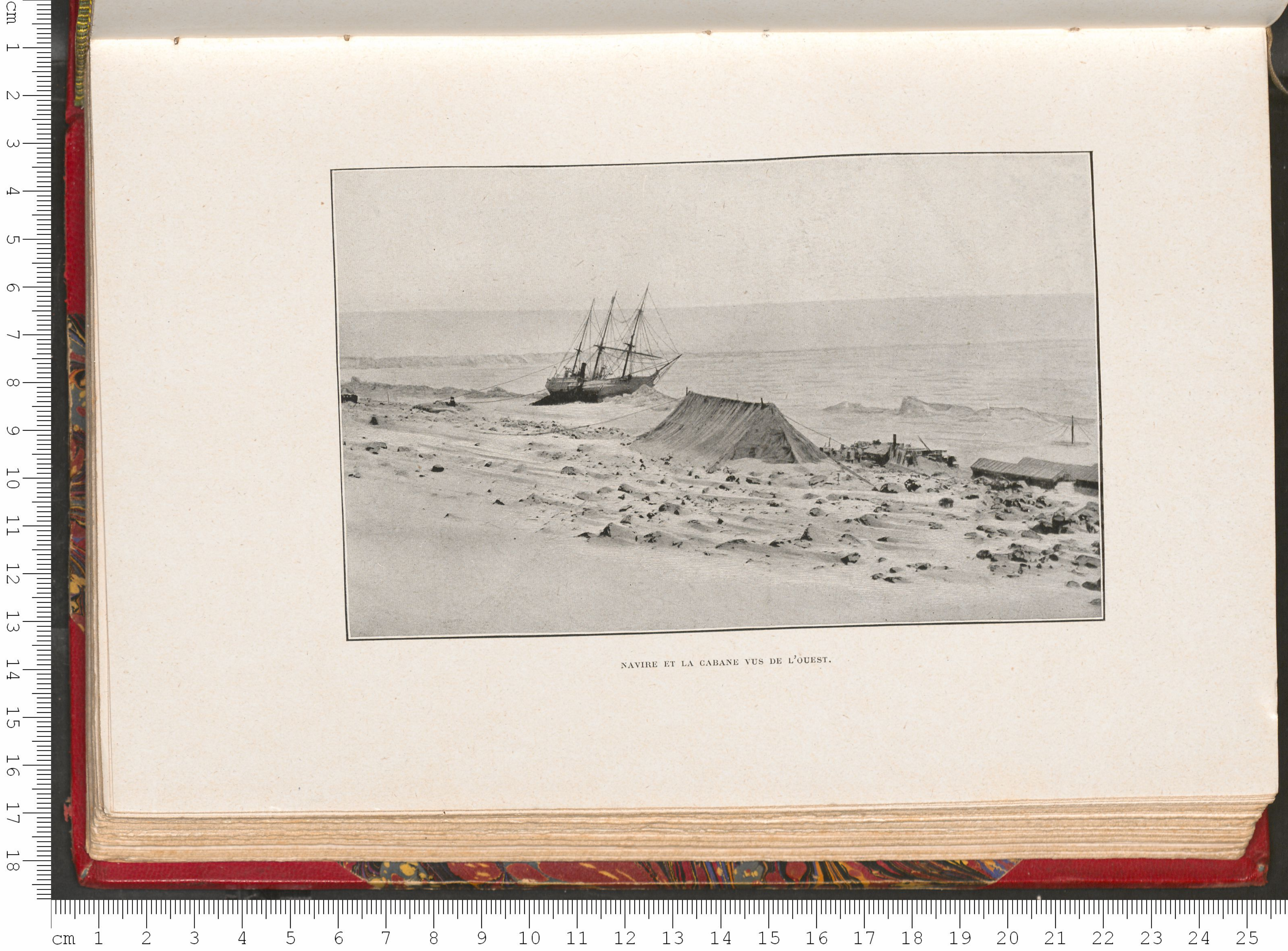
Ces jours-ci, le froid diminue et la fin de l'hiver semble prochaine. Le 25 avril, pendant la nuit, nous avons eu 35 degrés au-dessous de zéro. Depuis lors, et petit à petit, la température a continué à s'élever.

Le 27, de légers vents de l'est ont éloigné le pack de l'île. Le 29, il se lève un vent frais, qui, pendant la nuit se change en tempête, et a une rapidité de 80 kilomètres à l'heure. Le matin suivant, le vent saute au nord, mais a toujours la violence d'un ouragan. Le drift est si fort qu'il n'est pas possible de rester dehors. Ce temps continue, sans interruption, jusqu'au 1er mai : circonstance terrible pour les hommes que nous avons envoyés à la recherche du premier groupe ; ils doivent se trouver encore dans le voisinage de l'île et ont dû, par conséquent, essuyer cette violente tempête.

A l'ouest et au sud-ouest, il s'est formé de vastes zones d'eau libre. Le soir du 2 mai, la masse d'eau, qui se trouve à l'ouest de l'île, fait monter la température à 9 degrés au-dessous de zéro, et lorsque nous sortons de la tente nous éprouvons une véritable sensation de chaleur. La neige durcie par le vent est fort bonne pour la marche.

Le temps est variable ; les vents repoussent de nouveau le pack contre la côte, où il reste jusqu'au 9 mai. Petit à petit, la température monte.

Devant la tente, là où nous avions déjà enlevé une partie de la neige, les derniers vents en ont transporté beaucoup, ce qui rend inutile le travail que nous avons fait. Je n'aurais jamais cru que le drift pût causer tant de dégâts. Depuis le mois de septembre de l'année passée jusqu'à



NAVIRE ET LA CABANE VUS DE L'OUEST.

aujourd'hui, la brise la plus légère n'a jamais manqué de soulever la neige; cette neige transportée par le vent a enseveli tout ce qui se trouvait au dehors et pénétré partout dans notre tente. Des travaux que nous avions mis des heures et même des journées à achever, ont été détruits en un moment par un coup de vent et par le drift. Nous enlevons nos caisses de vivres et les portons au haut d'un rocher. Nous les éloignons ainsi de la neige dans laquelle elles étaient ensevelies et les mettons toutes au sec. La lumière intense du soleil nous oblige à porter des lunettes.

9 mai. — Le thermomètre, pour la première fois, marque 1 degré au-dessus de zéro. Sur notre vaisseau la neige amoncelée fond et coule goutte à goutte.

Le soir du 10 mai, à sept heures et demie, Andreas, Hans et Ole arrivent à la cabane. Nous sommes heureux de les revoir, mais en même temps douloureusement affligés d'apprendre qu'ils n'ont découvert aucune trace de nos camarades. Andreas a exécuté mes ordres et il est revenu le douzième jour, après huit jours de marche effective sur une glace extrêmement accidentée; pendant quatre jours il lui a été impossible d'avancer à cause du mauvais temps. Il a parcouru environ les deux tiers du chemin qui mène aux îles de Nansen et s'est arrêté à peu de distance d'une zone de mer libre qui s'était formée à l'ouest de ces îles pendant les dernières tempêtes.

Mes hommes auraient pu y arriver en douze jours de marche effective, et il aurait fallu encore cinq ou six autres jours pour explorer les îles. En tout, l'expédition aurait duré environ un mois. J'avais muni Andreas d'un canot de toile pliable, plus commode que les kayaks pour traverser les petits cours d'eau. J'aurais dû y renoncer, vu la saison avancée, et lui donner une plus grande quantité de vivres.

La disparition des trois hommes du premier groupe m'avait peut-être rendu d'une prudence excessive, et j'étais peu disposé à risquer l'existence d'autres personnes. D'un autre côté je me persuadais de plus en plus que des hommes à court de vivres, sachant que la cabane se trouvait dans leur voisinage, auraient facilement pu, en partant des îles de Nansen, revenir à la baie en huit ou dix jours; donc puisque nos malheureux compagnons n'étaient pas encore revenus, c'était qu'ils n'étaient pas arrivés à ces îles. Je renonçai par conséquent à faire d'autres tentatives pour rechercher le groupe qui manquait. Il était certain qu'il n'était pas dans notre voisinage; s'il se trouvait sur le pack loin de nous, nous ne

pouvions rien faire pour lui et s'il était au sud, il devait déjà s'être dirigé sur le cap Flora.

Du 11 au 18 mai. — La désagrégation du pack est maintenant complète. Près de l'île, des canaux le divisent partout. Les champs de glace ne sont pas très étendus, les plus grands n'ont guère que de 300 à 400 mètres. Les canaux qui les séparent sont pleins de blocs de glace et de neige mouillée, ce qui fait qu'il est impossible de les traverser en bateau et difficile de le faire à pied avec des traîneaux. La glace se meut continuellement; les vents de l'ouest la poussent contre l'île, tandis que ceux de l'est l'en éloignent.

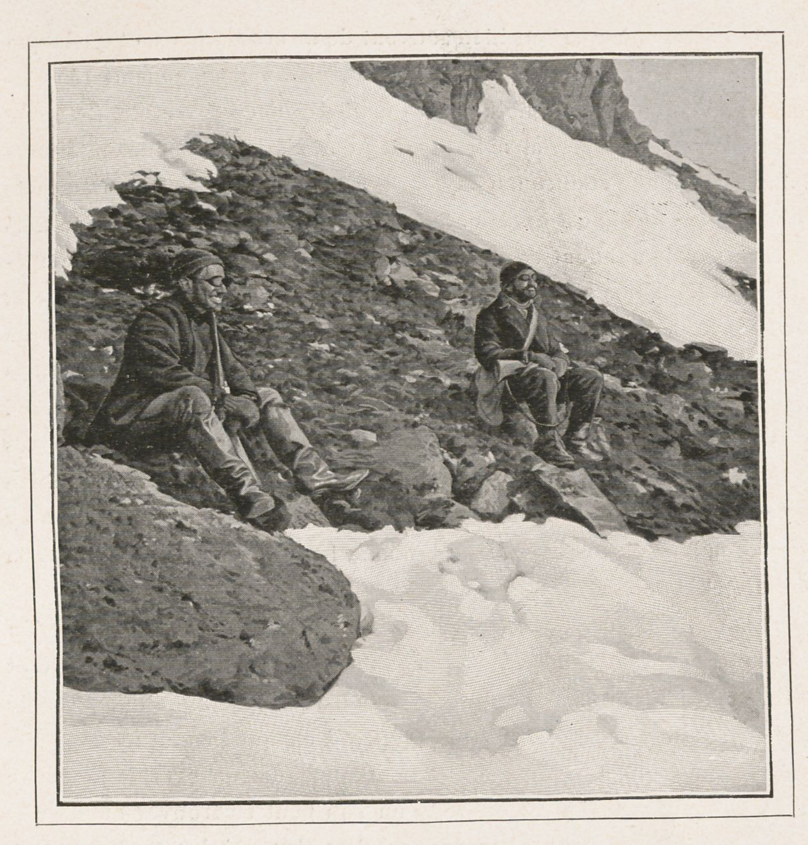
Le temps est presque toujours couvert, ce qui m'inquiète pour Cagni. Il lui sera difficile d'apercevoir l'île et de la reconnaître. Cependant la neige, surtout après les journées de vent, n'est pas trop mauvaise et on peut encore marcher facilement.

19 mai. — Le docteur, Andreas et Cardenti partent pour le cap Fligely, avec des provisions pour dix jours. Leur mission est de surveiller le retour de Cagni. Chaque jour, du haut du cap Germania, j'observe les environs avec une longue-vue. Le ciel reste constamment couvert, et nous avons fréquemment des brouillards. Le soleil se montre de plus en plus rarement.

22 mai. — Dans la soirée, nous tuons quatre ours, toute une famille : le mâle, la femelle et deux robustes oursons. Nous avions tué d'abord la mère et les petits, et nous nous étions déjà retirés en laissant notre proie à la garde du cuisinier Gini et de deux matelots, lorsque le mâle se présenta tout à coup devant eux. Seul le cuisinier était armé, et ses camarades exécutèrent une prudente retraite. Par bonheur, Gini réussit à abattre la bête féroce du premier coup.

Le soir du 22, il se lève un vent de l'est qui dure jusqu'au matin du 25; il se forme un vaste bassin d'eau libre le long de la côte, à 6 ou 7 milles de la terre.

26 mai. — Cagni, suivant ce qu'il a écrit, doit s'être mis en marche pour le retour, il y a trente-sept jours. Il a donc encore des vivres pour trois jours, après quoi il devra subsister jusqu'au 10 juin avec les économies qu'il aura faites sur les rations. Dans ces derniers jours, le ciel a toujours été couvert et l'horizon fort peu clair, ce qui l'aura empêché d'apercevoir l'île et de faire des observations. S'il se trouve à l'ouest de l'île dans les conditions actuelles, il ne peut pas arriver à la cabane. Il faut donc aller à sa recherche le long de la côte avec un canot. A cinq



REPOS APRÈS LA CHASSE.

heures, Cavalli arrive du cap Fligely. Le pack n'est éloigné de ce cap et du cap Rohlfs que de quelques centaines de mètres. Entre les îles de Nansen et celle du Prince-Rodolphe, on aperçoit pourtant de nombreux canaux.

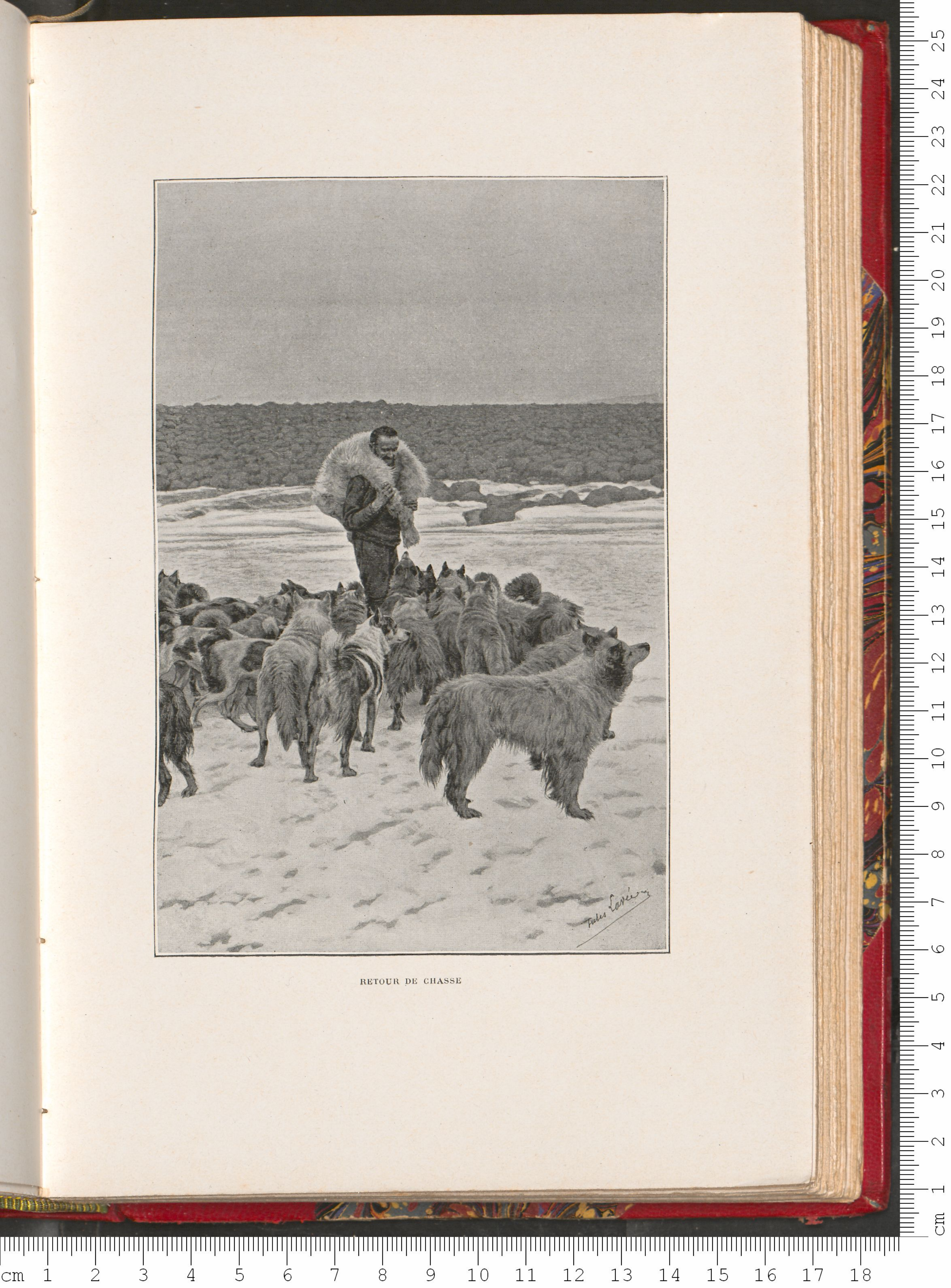
27 mai. — Le soir, je pars avec Savoie, pour le poste du cap Fligely où je vais attendre le retour de Cagni. Nous avons presque continuellement du brouillard. Le 10 juin, il dégèle pour la première fois et nous voyons l'eau couler sur le plateau.

Nos journées se passent de la façon suivante : le matin, à neuf heures, réveil général ; déjeuner vers dix heures ; à six heures du soir, dîner ; et, à neuf heures, nous rentrons dans nos sacs de couchage pour y dormir jusqu'au lendemain. Nous passons des heures entières à observer la mer, de façon que rien de ce qui est à portée de vue ne puisse nous échapper.

Dans le poste, nous parlons bien souvent de nos camarades, et quels que soient nos efforts pour conserver notre bonne humeur, nous ne réussissons pas à vaincre la pénible préoccupation qui nous obsède. Cette vie est loin d'être agréable, et maintenant nous n'avons, cependant, à nous plaindre d'aucune souffrance physique, ce qui n'était pas le cas au mois de mars. La cuisine est excellente, quoiqu'il arrive quelquefois que Cardenti et Savoie oublient de mettre le liebig dans la soupe. Par la température actuelle, nos sacs de couchage en peau de renne sont très chauds; nous pouvons dormir déshabillés sans crainte du froid, et de cette façon nos sacs ne sont jamais mouillés à l'intérieur. L'ennui de courir de temps en temps pour nous réchauffer nous semble bien peu de chose, quand nous pensons au temps où nous étions presque continuellement obligés de nous livrer à des exercices violents pour lutter contre le froid ou bien de nous fourrer dans nos sacs en en fermant toutes les ouvertures et d'y rester pendant de longues heures, même lorsque nous n'avions pas la moindre envie de dormir.

J'ai baptisé le poste de veille du cap Fligely du nom d'*Eldorado*. Un beau jour, j'apprends que nos hommes appellent la cabane *Columbia* et qu'ils préfèrent tous le séjour de la *Columbia* à celui de l'*Eldorado*, excepté Cardenti, qui est heureux d'y être et répète à chaque instant : « Où peut-on être mieux qu'ici? » En cela je ne suis pas de son avis et je trouve qu'il y a beaucoup d'autres endroits où l'on peut se trouver mieux que sur ce cap désert, dans cette maison de neige, où les seules heures tranquilles sont celles pendant lesquelles nous dormons et nous oublions les angoisses que nous éprouvons pour nos camarades. C'est aujourd'hui le 10 juin. Suivant nos calculs, Cagni doit être au bout de ses vivres. Quand il s'est séparé du second groupe, il avait quarante-huit chiens et des vivres pour soixante jours, savoir : vingt jours de marche vers le Pôle et quarante jours pour le voyage de retour. Ses rations devaient finir le 26 mai, mais il a dit qu'en économisant ses vivres il pourrait aller jusqu'au 10 juin. Maintenant cette date est arrivée, et s'il n'a pas trouvé le moyen de refaire des vivres en chassant, sa position actuelle doit être critique. Je sais quelle confiance on peut avoir dans son énergie, dans sa persévérance et dans son habileté à trouver les moyens de surmonter quelque obstacle que ce soit; ce sont là des qualités que Cagni possède à un haut degré, mais il y a des limites à tout....

Peut-être ses chiens n'ont-ils plus la force de marcher. Savoie et Car-



RETOUR DE CHASSE

denti, qui les ont vus à l'œuvre pendant quarante jours, pensent de ces animaux tout le bien possible, et le seul fait que les chiens du second groupe sont revenus en parfait état et prêts à repartir immédiatement pour une autre expédition, prouve combien ils sont durs à la fatigue. Pourtant il est certain que, lors de précédentes expéditions, les chiens ont été subitement attaqués d'une maladie qui les a fait mourir en peu de temps. Néanmoins il me semble peu probable que ce malheur puisse être arrivé à Cagni; autrement, nous aussi, nous aurions eu quelques cas de cette maladie parmi ceux de nos chiens qui sont restés à la cabane.

Peut-être aussi Cagni et son groupe ont-ils été atteints du scorbut. Pendant l'expédition anglaise de 1876, la marche fut précisément interrompue à cause de cette maladie. Il est vrai que Cagni et ses hommes se portaient encore fort bien vingt jours après leur départ, mais qui peut dire si soixante autres jours de fatigues ne les ont pas rendus victimes de cette maladie? Quoique j'eusse, au moment du départ, fait tout ce qui avait été fait à cet égard sur le *Fram* et pris toutes les précautions possibles contre le scorbut, je ne pouvais cependant pas être absolument sûr que nous pussions l'éviter, d'autant plus que les médecins ne savent pas positivement à quelle cause on doit attribuer cette terrible maladie. Tous croient, et cela surtout depuis les dernières expéditions dans lesquelles on a renoncé à se nourrir de viande salée, que la madadie provient de cette viande. Mais ce n'est encore qu'une supposition, et la vraie cause du mal n'est pas connue.

Il est possible que quelque accident soit arrivé à l'un des hommes du groupe, peut-être à Cagni lui-même; dans ce cas le groupe serait privé de l'unique personne capable de calculer le point. Ne peut-il pas aussi avoir été empêché, par le brouillard et le mauvais temps, de faire les observations nécessaires pour pouvoir se diriger?

Le 10 juin, comme nous sommes à la fin de nos provisions de vivres et de pétrole, je me décide à retourner à la cabane avec deux hommes. En marchant le long de la côte que nous suivons pour reprendre un canot abandonné près du cap Rohlfs, nous arrivons à la cabane après quatre heures et demie de marche. Là, nous trouvons de nombreux changements. A cause du dégel, on a dû enlever toutes les caisses avec lesquelles on avait construit la maisonnette du charpentier, et on les a transportées sur le rocher pour en fabriquer une nouvelle. On a enlevé la neige qui se

trouvait au sud de notre cabane, de façon que l'eau pût couler jusqu'à la mer. Bien que la neige soit molle, nous sommes parfaitement au sec dans notre tente.

J'expose au docteur mon opinion sur notre situation actuelle. Le moment est venu de penser à dégager notre vaisseau, et Cagni n'est pas encore de retour. Que devons-nous faire? Je me suis sans cesse posé cette question, pendant les longues heures passées dans mon sac au cap Fligely. Rester dans la baie de Teplitz et y attendre un second hiver jusqu'au retour de Cagni, ne servirait pas à grand'chose. Ce ne sera que pendant l'automne que nous pourrons envoyer à la Terre-Blanche une expédition en traîneaux à la recherche de nos camarades, et pendant l'été nous ne pourrons explorer en canots que le bassin de la mer de la Reine-Victoria, qui se trouve dans le voisinage de l'île du Prince-Rodolphe. Or, si Cagni est arrivé à un point quelconque de ces régions, il a eu, d'une façon ou de l'autre, la possibilité de se rendre à notre cabane ou au cap Flora. En laissant quelques hommes ici et en repartant sur le vaisseau avec les autres, non seulement nous diminuons les chances de secours pour ceux qui restent, mais encore nous rendons plus difficile le retour du vaisseau avec un équipage nécessairement réduit. Le plan le plus rationnel semble être celui-ci : nous en aller tous en laissant autant de vivres que possible à la baie de Teplitz et au cap Flora, et envoyer un vaisseau au cap Flora l'été prochain. Nous ne partirons pas de la baie de Teplitz avant la fin de juillet, et si, à cette époque, Cagni n'est pas encore de retour, nous pourrons presque être sûrs qu'il ne se trouve pas au nord. Dès lors les recherches devront être faites au sud, ce qu'il nous sera plus facile de faire avec le vaisseau.

Tandis que le docteur et Andreas retournent au cap Fligely, nous nous occupons des travaux nécessaires pour dégager notre navire. Tous nos hommes se mettent à l'œuvre. Nous commençons à enlever la glace qui se trouve dans la cale ou dans la chambre de la machine, et qui a une épaisseur d'environ 1m20. Comme l'automne passé, nous nous servons de la petite chaudière, avec laquelle nous enlevons facilement l'eau de la cale. Ce travail, qui pendant l'automne avançait si lentement parce que l'eau gelait dans les tubes, se fait maintenant sans une minute d'arrêt. Le vaisseau étant adhérent à la glace, il fait très peu d'eau en comparaison de ce qui avait lieu alors; nous arrivons facilement à enlever toute celle qu'il contient; après quoi, il suffit de pomper deux ou trois heures pour



LA MARCHE EST DIFFICILE SUR LA NEIGE MOLLE.

que la cale reste étanche. Il s'agit ensuite de dégager les fourneaux qui sont complètement remplis de glace. Ce n'est pas une petite affaire, et pour aller plus vite nous devons encore recourir au pétrole et au charbon.

L'aspect de la baie est le même que pendant l'hiver, et la glace qui s'y trouve n'a pas de crevasses. La neige s'est amollie et on enfonce jusqu'aux genoux, mais la fonte n'est pas encore assez forte pour que l'eau puisse couler. Nous sommes à peu près au milieu du mois de juin. Le pack est contre la côte où l'ont poussé les vents persistants de l'ouest.

Tous ces jours-ci, je n'ai jamais manqué de me rendre au cap Germania et d'observer avec la longue-vue l'immense étendue de mer gelée, que l'on domine du haut de ce cap. La neige molle rend ce trajet tellement long que j'y perds chaque fois une demi-journée. J'essaie alors de me servir des *skis*, et je m'habitue à cheminer avec ce genre de patins. Je me persuade pourtant qu'ils peuvent être utiles à une personne qui en a l'habitude et qui s'en sert sur un terrain uni, mais que sur une surface accidentée comme l'est celle du pack, ils ne peuvent que causer une grande perte de temps, surtout si celui qui les porte doit suivre un traîneau. Lorsque la neige est encore dure, les patins ne sont qu'un

embarras si l'on doit s'occuper de quoi que ce soit; ensuite, comme les traîneaux avec leur chargement ne peuvent guère atteindre qu'une vitesse relative, on gagne peu de chose en se servant des skis. Ils pourraient au contraire devenir utiles à l'époque où la neige s'amollit, c'est-à-dire à la fin du printemps; mais alors l'expédition est encore pourvue de chiens qui ne peuvent avancer là où les hommes enfoncent.



LES ROCHERS DU CAP SAULEN.

Les champs de glace sont de petites dimensions et peu épais. Partout il y a des canaux; on dirait que cette glace ne s'est formée que tard dans le voisinage de l'île, vers la fin du printemps. Nous n'apercevons aucun champ de glace d'une grande étendue. Le pack semble se mouvoir assez peu, mais dès que le vent de l'est se met à souffler, il s'éloigne de la côte en quelques heures.

Ces jours-ci nous n'avons eu que calme et brouillard. Le pack est resté contre la côte jusqu'au 17. Le dimanche 17 juin, nous voyons pour la première fois un guillemot, et Hans découvre sur les roches du cap Säulen des œufs de mouettes bourgmestres; ce sont les premiers œufs d'oiseaux que nous trouvons dans cette saison. Après les mouettes bourgmestres, les premiers oiseaux qui firent des œufs furent les guillemots nains, le 28 juin.

Le 19 juin, le docteur revient du cap Fligely. Je m'y rends à mon tour. J'y resterai jusqu'à la fin du mois, après quoi j'abandonnerai définitivement cette station.

Arrivés à *l'Eldorado*, nous trouvons notre poste à moitié détruit par le dégel, mais le fait n'a maintenant que peu d'importance, puisque le temps est au calme. Le 23, la journée qui le matin était couverte et obscure,



OURS TUÉ AU CAP SAULEN.

s'éclaircit dans la soirée; il se lève une brise du nord. Nous en profitons pour observer l'horizon. Nous rentrons au poste plus tard qu'à l'ordinaire, et tandis que nous sommes en train de préparer la soupe, nous entendons aboyer nos chiens.

Notre première pensée est qu'un ours s'approche, et nous nous hâtons de sortir. Quel n'est pas notre étonnement en apercevant dans le lointain un traîneau, qui s'avance rapidement de notre côté. Comme depuis longtemps nous ne sommes plus habitués aux bonnes nouvelles, je m'imagine immédiatement que quelque malheur est arrivé à la cabane : un incendie s'est déclaré ou quelqu'un de nos camarades est gravement malade. Mais toutes mes inquiétudes s'évanouissent, lorsque j'entends Andreas crier : « Cagni est de retour! » et qu'à ma demande : « Avec ses camarades? » il répond : « Oui, et il a atteint 86°34! » Cardenti et moi, nous poussons un véritable hurlement. Toutes nos angoisses disparaissent, et nous nous abandonnons à la joie que nous cause le retour de nos camarades, qui sont arrivés à une latitude à laquelle jusqu'à ce jour personne n'est encore parvenu.

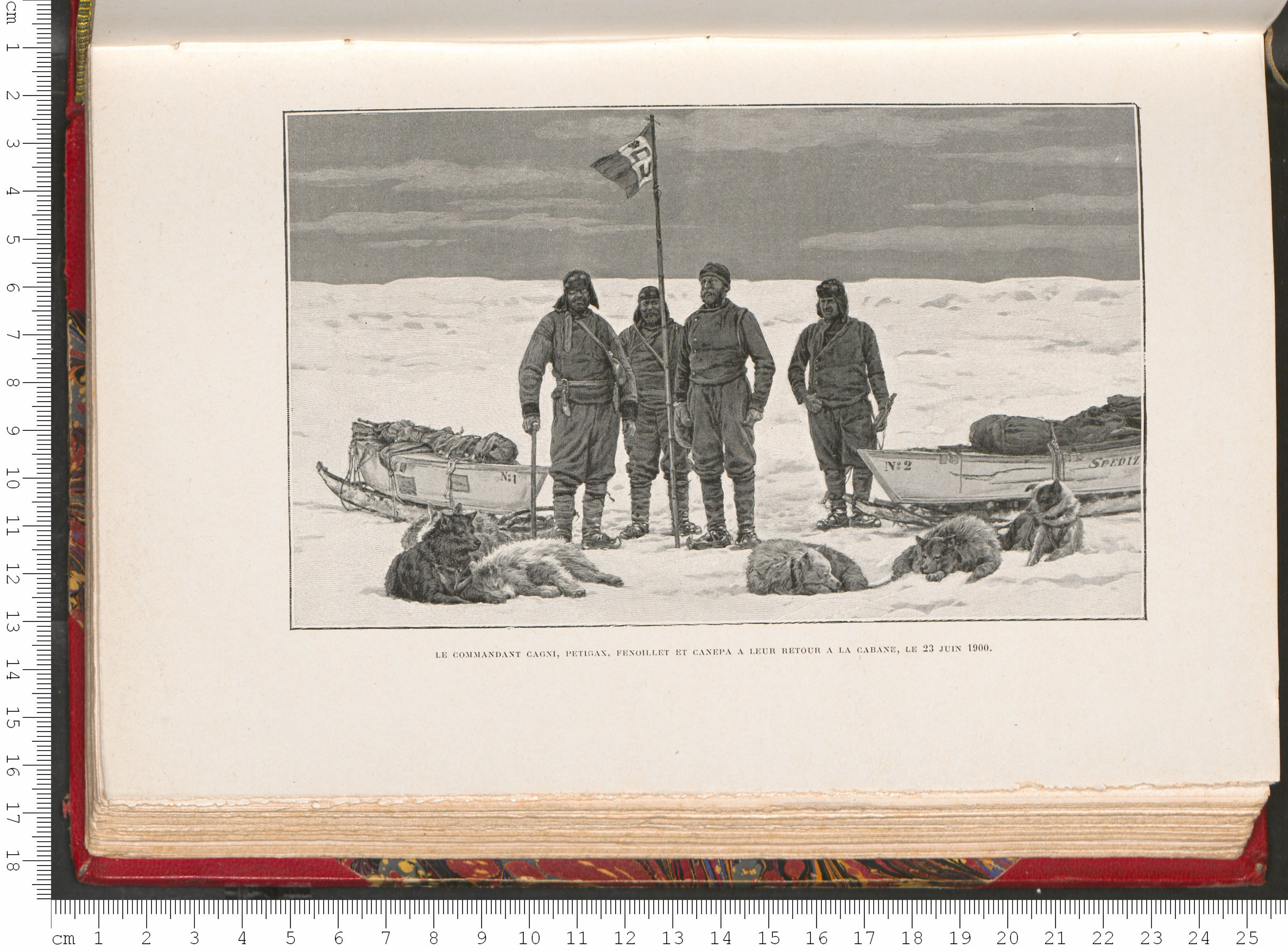
Nous chargeons immédiatement nos traîneaux et partons à onze heures et demie pour la cabane, où nous arrivons à cinq heures du matin. Ma voix éveille Cagni, qui s'empresse de sortir, et, après cent quatre jours de



LE RETOUR DU GROUPE DE CAGNI, LE 23 JUIN 1900.

séparation, nous pouvons enfin nous embrasser. Quoique toutes nos inquiétudes ne soient pas passées, pourtant le retour de quatre des personnes que je croyais perdues et le succès remporté par Cagni me donnent un moment de vraie joie.

Cagni, Petigax, Fenoillet et Canepa avaient l'air souffrant. Ce dernier était celui qui avait le moins pâti. Bien que le manque de nourriture les eût excessivement abattus, on ne pouvait pourtant pas dire qu'ils fussent épuisés. Les sept chiens survivants avaient moins bonne mine; deux ou trois n'avaient à la lettre que la peau et les os. La tente, quoique toute rapiécée, était le seul objet rapporté qui pût encore servir. Les kayaks avaient la carcasse enfoncée et la toile en était toute déchirée; pour pouvoir encore les utiliser il aurait fallu leur faire subir une réparation, qui nous aurait coûté environ une semaine de travail. Quelques-uns des traîneaux avaient été réparés avec des pièces prises à d'autres qui s'étaient brisés. La cuisine ne se composait plus que d'un cercle du fourneau, d'une casserole raccommodée et de quelques ustensiles. La lampe *Primus* avait été remplacée par un récipient dans lequel, pendant les dernières semaines, on avait brûlé de la graisse de chien. Le sac de cou-



LE COMMANDANT CAGNI, PETIGAN, FENOILLET ET CANEPA A LEUR RETOUR A LA CABANE, LE 23 JUIN 1900.



LES SEPT CHIENS RAMENÉS PAR L'EXPÉDITION CAGNI.

chage avait été laissé en route et on n'en avait conservé que la seconde enveloppe en toile à voile. Les vêtements étaient en lambeaux.

Pendant la marche, la santé des hommes avait été excellente; Cagni seul avait eu l'index de la main droite gelé pour la troisième fois, et le docteur croyait qu'il serait nécessaire de lui amputer une partie des os de ce doigt. Les chiens avaient fait preuve de beaucoup de vigueur, et aucun d'eux n'était mort de maladie. On n'en avait ramené que sept, parce que les autres avaient servi à nourrir leurs compagnons et, dans les dernières semaines, avaient été aussi la seule nourriture des hommes.

Cagni a marché vers le pôle pendant quarante-cinq jours, du 11 mars, au 24 avril. En voyant les difficultés qu'il y avait à surmonter pour atteindre la latitude de Nansen, et sans se laisser abattre par les marches décourageantes des premiers jours, il avait calculé qu'en renvoyant à la cabane les deux premiers groupes avant l'époque fixée, il pourrait, avec les vivres économisés par ce renvoi, marcher vers le nord pendant un plus grand nombre de jours. C'est à cette combinaison qu'il dut de pouvoir arriver à 86°34′, et si le pack en dérive ne l'avait pas entraîné à l'ouest, il aurait eu assez de rations pour subsister jusqu'à son arrivée à la baie de Teplitz. Cagni, comme chef de groupe, aussi bien que ceux qui l'ont suivi, sont vraiment dignes d'appartenir à l'histoire, par le courage dont ils ont fait preuve, et cela non pas dans un moment d'exalta-

tion, mais pendant des jours et des jours, et avec une admirable persévérance. Quoique les difficultés, contre lesquelles les deux premiers groupes eurent à lutter, fussent moindres, puisque leur marche a moins duré, elles ne pouvaient cependant être surmontées que par des hommes d'une énergie et d'un courage peu ordinaires. Du premier au dernier, tous les membres de l'expédition ont rempli leur devoir avec une abnégation vraiment héroïque, et c'est ce qui les rend tous également dignes de mon admiration et de ma reconnaissance.

La marche de Cagni a surpassé toutes celles qui ont été faites sur l'océan Arctique, de quelque terre que l'on soit parti. En calculant la distance — en ligne droite — de la baie de Teplitz au point le plus septentrional où Cagni est arrivé et de ce point à l'île Ommanney, on arrive à un total de 601 milles qu'il a franchis en quatre-vingt-cinq jours. En y ajoutant la distance qui sépare l'île Ommanney de celle du Prince-Rodolphe, on trouve 637 milles[1] en ligne droite, parcourus en cent quatre jours, sans avoir fait de dépôts de vivres.

On peut diviser cette remarquable marche en trois périodes distinctes, si l'on se place au point de vue des moyennes de la vitesse quotidienne :

1° Du départ de la baie de Teplitz (11 mars) au renvoi du second groupe (31 mars).

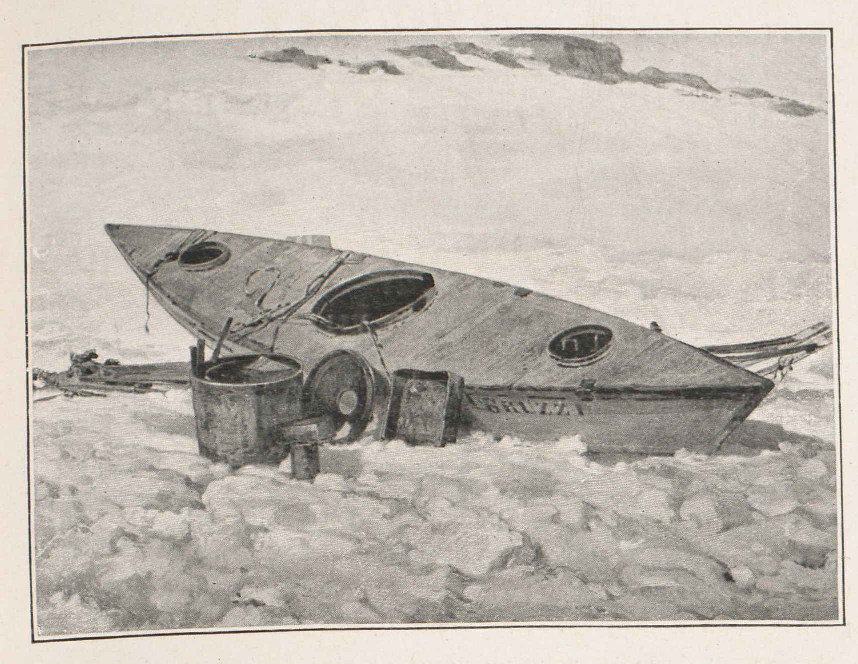
2° Du 31 mars au 15 mai.

3° Du 15 mai au retour à la cabane (23 juin).

Tandis que, dans la première et la dernière de ces périodes, la moyenne de la distance parcourue n'est que de 5 milles par jour, pendant la seconde elle dépasse 10 milles. Donc la marche de Cagni a été le double de celle de Nansen, qui dans la meilleure période a été de 5 milles par jour.

Tout de suite après son départ, lorsqu'elle était au milieu des glaces escarpées qui se trouvaient près de l'île et pendant le trajet de retour, c'est-à-dire après le dégel, l'expédition Cagni a pu encore dépasser la plus haute moyenne de Nansen. Malgré cela les marches de Cagni prouvent que la vitesse qu'il a pu atteindre n'est pas suffisante pour qu'une caravane puisse franchir la distance qui sépare l'archipel de l'Empereur-François-Joseph du Pôle, dans le court espace de temps pendant lequel il est possible de faire une semblable expédition. La moyenne de 10 milles par jour, que Cagni n'a pu atteindre que dans la meilleure période de sa

1. En mesurant sur la carte la distance totale qui a été parcourue par Cagni, on trouve 753 milles.

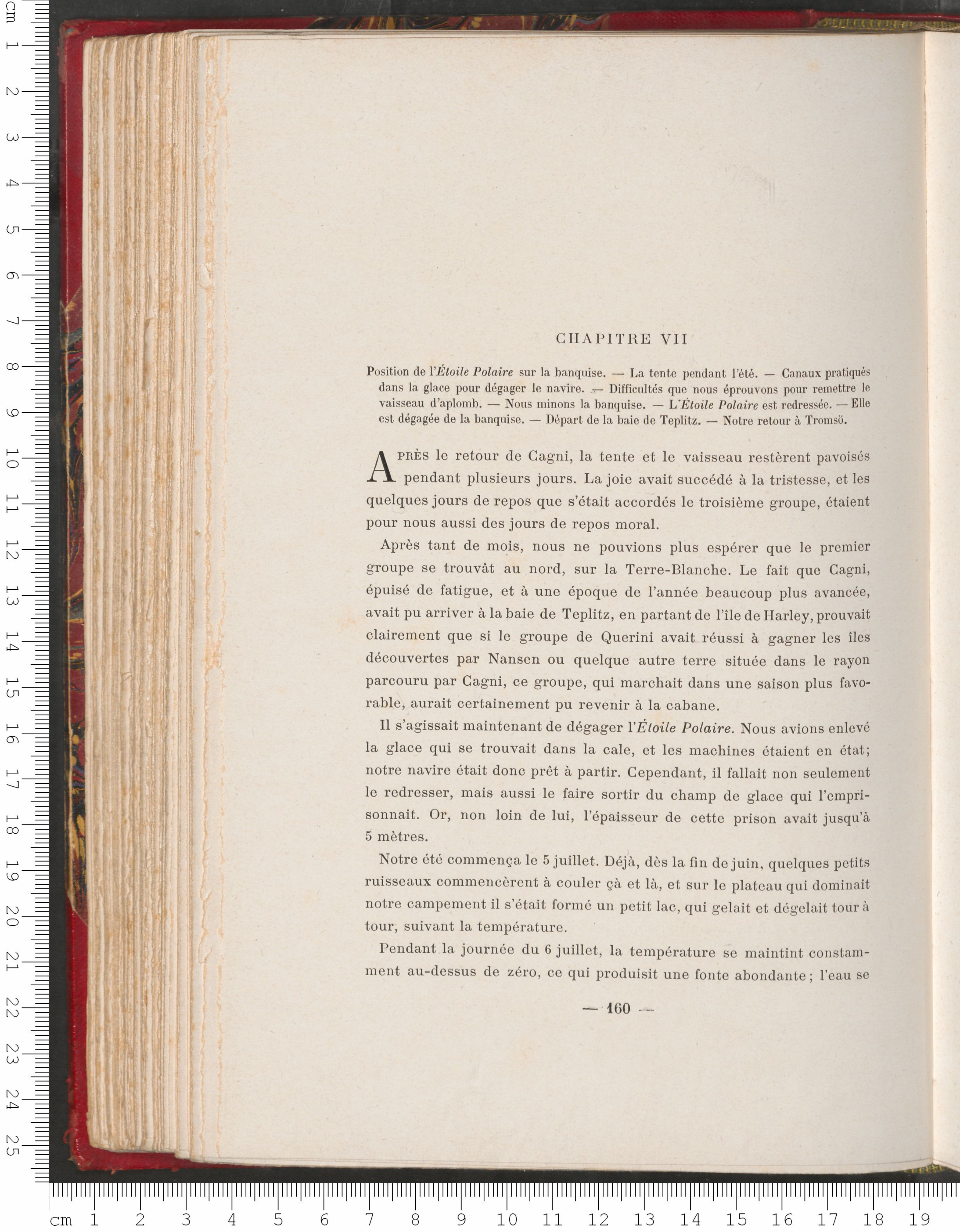


CE QUI RESTAIT DU MATÉRIEL DU 3e GROUPE.

marche, c'est-à-dire lorsqu'il a trouvé la glace dans des conditions particulièrement favorables, devrait être celle d'une marche de cent jours. Est-ce à dire pourtant qu'il faille renoncer à l'espérance d'arriver au Pôle?

Il ne servirait à rien de tenter une seconde fois cette entreprise avec le plan que nous avions adopté. On pourra tout au plus arriver à quelques milles plus au nord, si la glace se présente dans des conditions extraordinairement favorables, mais ce résultat ne compenserait certainement pas les fatigues auxquelles on s'exposerait, et les sacrifices qu'il faudrait faire. C'est pourquoi, pour les raisons exposées au chapitre premier de ce livre, en m'en tenant toujours au principe de partir d'une terre et non d'un vaisseau en dérive au milieu des glaces, je crois qu'il conviendrait de choisir une autre route, afin de diminuer autant que possible la distance à parcourir en traîneau.

Pour mon compte, je conseillerais de suivre avec un navire la côte occidentale du canal de Kennedy, où, si les circonstances sont favorables, on devrait pouvoir atteindre une latitude encore plus élevée que celle à laquelle est parvenu l'*Alert* sur la terre de Grant.



CHAPITRE VII

Position de l'*Étoile Polaire* sur la banquise. — La tente pendant l'été. — Canaux pratiqués dans la glace pour dégager le navire. — Difficultés que nous éprouvons pour remettre le vaisseau d'aplomb. — Nous minons la banquise. — L'*Étoile Polaire* est redressée. — Elle est dégagée de la banquise. — Départ de la baie de Teplitz. — Notre retour à Tromsö.

Après le retour de Cagni, la tente et le vaisseau restèrent pavoisés pendant plusieurs jours. La joie avait succédé à la tristesse, et les quelques jours de repos que s'était accordés le troisième groupe, étaient pour nous aussi des jours de repos moral.

Après tant de mois, nous ne pouvions plus espérer que le premier groupe se trouvât au nord, sur la Terre-Blanche. Le fait que Cagni, épuisé de fatigue, et à une époque de l'année beaucoup plus avancée, avait pu arriver à la baie de Teplitz, en partant de l'île de Harley, prouvait clairement que si le groupe de Querini avait réussi à gagner les îles découvertes par Nansen ou quelque autre terre située dans le rayon parcouru par Cagni, ce groupe, qui marchait dans une saison plus favorable, aurait certainement pu revenir à la cabane.

Il s'agissait maintenant de dégager l'*Étoile Polaire*. Nous avions enlevé la glace qui se trouvait dans la cale, et les machines étaient en état; notre navire était donc prêt à partir. Cependant, il fallait non seulement le redresser, mais aussi le faire sortir du champ de glace qui l'emprisonnait. Or, non loin de lui, l'épaisseur de cette prison avait jusqu'à 5 mètres.

Notre été commença le 5 juillet. Déjà, dès la fin de juin, quelques petits ruisseaux commencèrent à couler çà et là, et sur le plateau qui dominait notre campement il s'était formé un petit lac, qui gelait et dégelait tour à tour, suivant la température.

Pendant la journée du 6 juillet, la température se maintint constamment au-dessus de zéro, ce qui produisit une fonte abondante; l'eau se

mit à courir de tous côtés, avec un bruit qui nous assourdissait, mais qui en même temps nous faisait grand plaisir. Ensuite, pendant quinze jours, nous eûmes un véritable été. Plus de vent, plus de brouillard. Il était agréable de travailler en plein air, et nous pouvions presque nous imaginer avoir été transportés sur une autre terre. Le 11 juillet, il plut pour la première fois.



LE COMMANDANT CAGNI OBSERVANT.

Dans notre tente, la température devint tellement chaude, que nous fûmes obligés de pratiquer le plus d'ouvertures possible pour l'aérer. Lorsque nous avions de 5 à 7 degrés au-dessus de zéro, nous pouvions commodément rester étendus sur la tente extérieure, pendant des heures entières, sans souffrir du froid, et c'était là qu'était notre lieu de réunion dans les moments d'oisiveté. Il suffisait toutefois que le soleil se voilât pendant quelques minutes pour nous rappeler que nous étions dans les régions arctiques. Durant les journées pluvieuses, nous restions sous la première tente; nous la tenions ouverte, et nous en soulevions les côtés de façon que nous fussions au grand air, sans courir le risque d'être mouillés; nous évitions autant que possible de demeurer dans l'autre tente, où les lampes à pétrole brûlaient continuellement. Après une semaine de repos, Cagni et les hommes de son groupe se remirent au travail. Cagni reprit ses observations sur la pesanteur. On recommença également les observations sur le magnétisme terrestre, dans la cabine magnétique.

L'année précédente, nous avions été surpris de la rapidité avec laquelle la glace fondait, partout où il y avait de l'eau courante. Cela nous avait donné l'idée de nous servir de l'eau elle-même pour délivrer le flanc droit de notre navire. Nous avions creusé deux canaux pour amener, le long de la coque, l'eau qui descendait du glacier. Au premier moment, le résultat ne fut guère satisfaisant, mais plus tard, vers la fin de juillet, ces canaux hâtèrent le dégel ainsi que nous l'avions espéré.

La neige fondait rapidement, et sur plusieurs points on apercevait déjà la couleur bleue de la glace. Les chenils, qui, à l'arrivée de Cagni, étaient encore ensevelis sous la neige, étaient maintenant presque entièrement découverts. Nous nous trouvions sur une terre inondée, comme l'année précédente.

La chasse aux œufs d'oiseaux, dans les nids des environs, fut pour nous une amusante distraction. Nous remîmes au docteur les premiers que nous trouvâmes, afin qu'il les conservât. Mais plus tard nous eûmes l'idée d'en faire provision pour notre cuisine, et nous fîmes, dans ce but, plusieurs excursions au cap Auk.

A partir du 20 juillet, la période de beau temps cessa. Dès lors, le ciel recommença à être presque toujours couvert, avec de fréquents brouillards et, par intervalles, la pluie et la neige. L'été polaire était déjà fini, et malheureusement l'automne commençait.

Nous ne savions pas encore si l'*Étoile Polaire* qui, au moment de la pression de l'automne précédent, avait été poussée contre la côte, était appuyée sur la terre ou sur la glace. Il était pour nous de la plus grande importance de le savoir, afin de pouvoir décider ce qu'il y avait à faire. C'est pourquoi nous pratiquâmes, tout autour du vaisseau, des trous d'essai sur la glace et nous trouvâmes qu'à droite, du côté de l'île, la glace avait jusqu'à 5m50 d'épaisseur. A gauche, du côté de la mer, cette épaisseur variait entre 3 et 5 mètres, et au-dessous on trouvait l'eau. Il n'y avait donc pas à craindre que le bâtiment fût échoué sur la plage.

Les canaux qui conduisaient l'eau vers le navire finissaient, l'un à l'arrière, vers le puits de l'hélice, l'autre à l'avant, du côté droit.

Une partie de l'eau, amenée par le canal de l'arrière, se répandait sur le flanc droit du vaisseau et allait rejoindre celle du canal de l'avant, et le reste, passant par l'ouverture du puits et autour du gouvernail, se portait sur le flanc gauche et ensuite allait se perdre dans la mer, à travers les crevasses de la glace.

A l'avant du vaisseau, une autre partie de l'eau s'en allait aussi vers le large et s'était creusé, à la limite de la glace côtière et de la glace mouvante, un canal dont la profondeur dépassait un mètre.

Le désir du départ nous poussa à tenter de remettre l'*Étoile Polaire* d'aplomb, au lieu même où elle se trouvait. Ce devait être un travail long et pénible, si auparavant nous ne réussissions pas à enlever la glace du côté de la mer. Il s'agissait non seulement de la briser, mais encore de



CANAL CREUSÉ POUR DIRIGER, VERS « L'ÉTOILE POLAIRE », L'EAU DE LA FONTE DES NEIGES.

l'emporter, afin qu'il y eût assez d'espace libre du côté gauche, pour que le vaisseau pût y être à flot. Comme cette glace était fort épaisse et qu'il n'était pas possible d'emporter les gros blocs produits par les mines, nous devions les réduire en plus petits morceaux, pour arriver à former une nappe d'eau. Ensuite, pour soulever les morceaux de glace de cette nappe d'eau, il fallait les tirer sur le rivage avec des palans ou les envoyer à la mer par les canaux qui se trouvaient le long du vaisseau. Le nombre des mètres cubes de glace dont nous devions nous débarrasser de cette manière était considérable. Y réussirions-nous?

Nous nous étions pourvus de 200 kilogrammes de fulmicoton, en disques hexagonaux, pesant chacun 310 grammes. Il fallait dix de ces disques pour former une mine et nous avions ainsi soixante-quatre mines. Nous avions également, mais en très petite quantité, de la poudre de mine et de la poudre à fusil. Des cylindres de fer-blanc, contenant 4 kilogrammes de poudre, formaient trente-cinq de ces mines.

Afin d'être fixés sur l'effet que ces mines devaient produire, nous en plaçâmes une de fulmicoton sous la glace, (4^m50 d'épaisseur) et à 12 mètres du vaisseau. Lorsqu'elle éclata, le vaisseau fut violemment secoué, mais l'effet qu'elle produisit sur la glace se borna à quelques fêlures.

Ce maigre résultat nous fit comprendre que nous devions placer nos mines plus près du vaisseau, si nous voulions qu'il se formât une nappe d'eau dans son voisinage immédiat. Les jours suivants, nous essayâmes d'autres mines sur le flanc droit, à 6 et 8 mètres de distance du vaisseau, et nous ne les chargeâmes que de huit disques de fulmicoton. Nous les avions placées sur la roche qui formait le fond de la mer, à cet endroit, et dans la glace côtière; au moment de l'explosion, elles formèrent un puits de 2 mètres de diamètre. Nous tentâmes alors de mettre une double charge, dans le même trou, vers l'avant du vaisseau, sous une glace qui avait 4^m50 d'épaisseur, et sans toucher le fond, de la mer. Lorsque nous mîmes le feu, le vaisseau fut de nouveau fortement secoué, et la surface de la glace à peine fendue. Nous plaçâmes encore, autour du vaisseau, trois autres mines, mais elles ne donnèrent aucun résultat. Ces mines semblaient ne devoir être d'aucune utilité et elles ébranlaient le navire à un tel point que l'on pouvait craindre qu'il n'en fût endommagé. Quand nous les placions sous la glace, à une profondeur de 3 ou 5 mètres, elles ne produisaient que quelques craquelures; quand au contraire nous les

mettions dans la glace, sur le fond, elles formaient bien un puits, mais d'un diamètre si restreint, que pour arriver à faire une nappe d'eau autour du vaisseau, il aurait fallu une quantité de mines que nous étions loin de posséder. Nous en avions employé huit à ces tentatives : il nous en restait cinquante, et nous devions les ménager pour ne pas nous trouver pris au dépourvu lorsque la saison serait plus avancée.

Quand nous vîmes combien il était difficile d'arriver à quelque résultat en procédant de cette façon, et comme le canal qui se trouvait à la limite du champ de glace dans lequel nous étions emprisonnés, s'était élargi, nous essayâmes de placer une mine de fulmicoton près du bord de ce canal, à un endroit où la glace avait environ 4 mètres d'épaisseur. En opérant sur un point où la glace pouvait se mouvoir un peu, au moins d'un côté, il était permis d'espérer que la mine fît détacher quelque gros morceau. Et pourtant elle ne réussit pas à rompre la glace, quoiqu'elle ne fût qu'à 5 ou 6 mètres du bord. Comme la distance entre le vaisseau et la limite du champ de glace était de 180 mètres, toutes nos mines n'auraient pas suffi pour faire un canal en opérant de cette façon.

Le résultat de nos deux essais était donc décourageant. Nous suspendîmes nos travaux, et nous décidâmes d'attendre une semaine dans l'espoir que la chaleur augmenterait et pourrait agir sur la glace.

En attendant, nous continuâmes à forer la glace du côté gauche du vaisseau et nous formâmes ainsi une couronne de treize mines, que nous voulions faire sauter trois par trois. Le 21, nous y mîmes le feu. Le vaisseau ressentit des secousses si violentes que toutes les portes furent arrachées de leurs gonds; mais même alors il ne bougea pas et, comme les autres fois, nous n'obtînmes que quelques craquelures sur la glace. Bref, nous avions vingt-deux mines de moins, et notre travail ne semblait pas avoir avancé d'un pas.

Le long des îles, la glace ne paraissait pas devoir se mouvoir, et il convenait par conséquent de continuer notre travail autour du navire. Mais toutes nos mines y auraient passé sans résultat. Le mieux était d'essayer de refaire le canal du dehors au dedans et d'utiliser le petit canal, qui se trouvait le long de la glace de la baie, pour nous débarrasser des blocs de glace que nous parviendrions à briser. Sans aucun doute, c'était là le meilleur moyen de dégager le vaisseau, mais chaque fois que nous avions tenté de briser la glace de ce côté, le résultat avait été si maigre, que nous n'avions plus eu le courage de continuer. Le 29 et le 30 juillet, nous



LES PREMIERS TRAVAUX DE DÉGAGEMENT DE « L'ÉTOILE POLAIRE ».

fîmes sauter huit mines de poudre et une de fulmicoton sur le bord du canal. Nous détachâmes ainsi 6 ou 7 mètres de glace; c'était là le résultat d'environ dix-huit heures de travail!

Ces mécomptes successifs étaient aussi inquiétants que fâcheux. Etions-nous donc condamnés à passer là un second hiver, et à perdre l'*Étoile Polaire*?

Nous nous remîmes avec une activité fébrile à forer la glace autour de notre bâtiment. Nous plaçâmes trois mines de poudre, à $1^{m}50$ de distance l'une de l'autre et à la même distance du vaisseau, dans l'immense masse de glace qui se trouvait vers l'arrière, entre le flanc du navire et une crevasse. Ces mines détachèrent finalement un grand bloc de glace; au moyen d'autres petites mines de poudre, nous le réduisîmes en plus petits morceaux, qui à leur tour furent brisés à coups de pioche. C'est ainsi que nous réussîmes à former une première nappe d'eau, qui devait ensuite

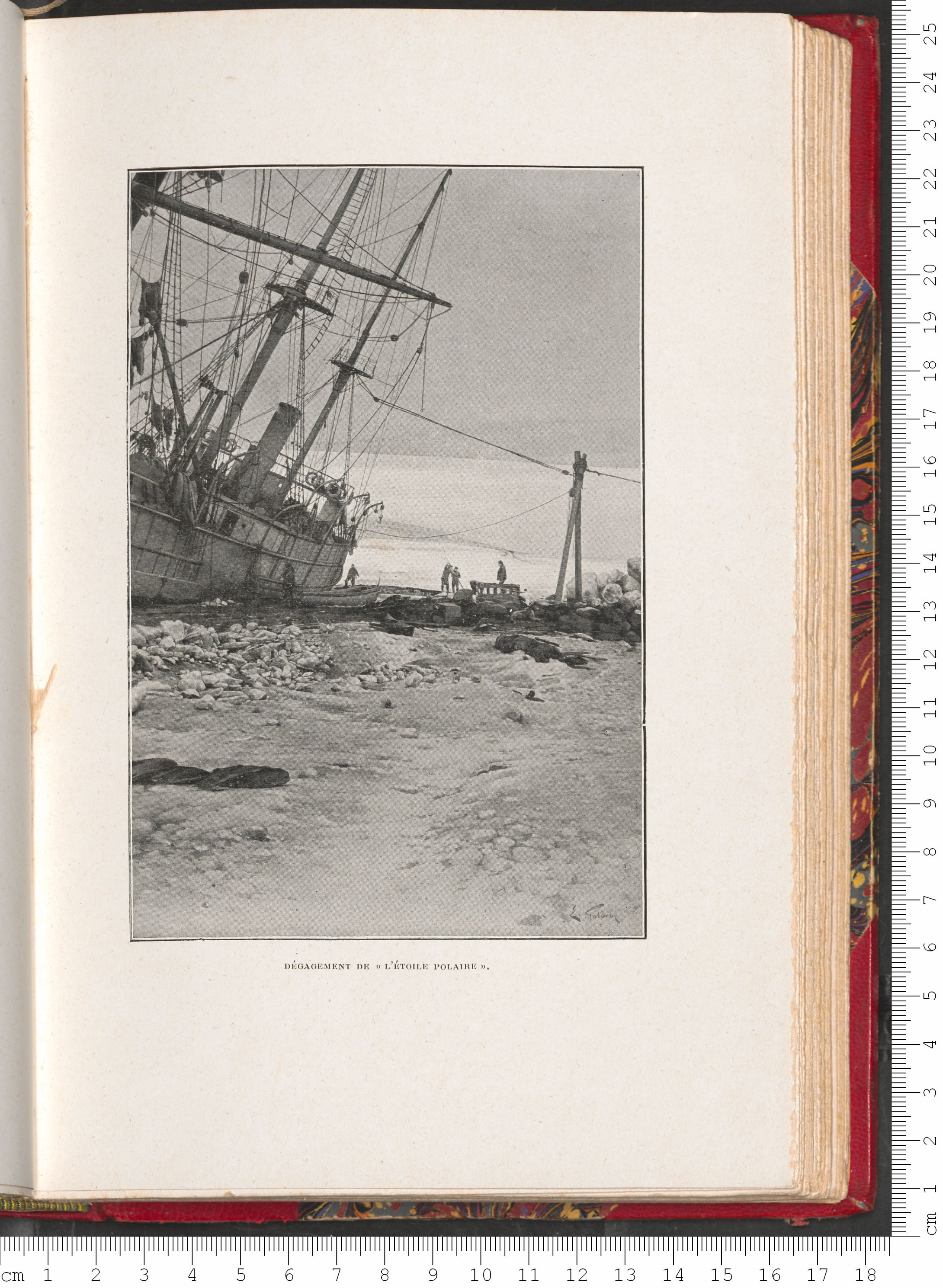
faciliter notre travail. Nous poussâmes avec des perches la glace brisée dans les canaux qui passaient le long du vaisseau et qui l'emportaient à la mer. Comme ces canaux n'avaient pas plus de 50 ou 60 centimètres de profondeur, nous devions réduire toute cette glace en très petits morceaux afin qu'elle pût y passer. Le 2 et le 3 août, nous continuâmes à travailler de la même façon, et nous dégageâmes l'arrière et la moitié du flanc gauche du vaisseau.

Les blocs brisés qui flottaient sur l'eau étaient si nombreux que, pour nous en débarrasser, nous dûmes nous servir d'une bigue qui soulevait les plus grosses de ces masses de glace, mais avec beaucoup de difficultés.

Tout le monde travaillait avec ardeur; nous devions faire en sorte de ne pas perdre un seul jour, puisque la possibilité de notre retour en Europe, cette année-là, dépendait de notre activité. Pendant que la bigue soulevait les plus gros blocs brisés par les mines, nos hommes continuaient à réduire les autres en morceaux, et à les pousser dans les canaux. Ces canaux avaient donc une double utilité : ils transportaient à la mer la glace brisée par les mines et, comme l'année précédente, faisaient rapidement fondre celle qui se trouvait le long du vaisseau.

La pression avait eu pour effet d'amonceler la glace sous le vaisseau; il s'y trouvait donc d'immenses masses de glace superposées et séparées les unes des autres par des couches d'eau. Nous fûmes souvent induits en erreur par ces couches d'eau; car, lorsque nous arrivions à l'une d'elles, nous nous imaginions que toute la glace avait été enlevée, tandis qu'il en restait encore contre les flancs du navire et sous la quille. Bien que ce travail fût très pénible, le temps passait encore assez rapidement, grâce aux incidents qui survenaient de temps en temps. Lorsque de gros blocs de glace apparaissaient à la surface de l'eau, nos hommes se précipitaient dessus, armés de piolets. Mais l'équilibre de ces blocs variait à mesure qu'on réduisait leur volume en les brisant; au bout d'un peu de temps on voyait un bloc osciller, il tournait finalement sens dessus dessous et faisait prendre un bain à ceux qui le montaient.

Les 6, 7 et 8 août, nous continuâmes à placer des mines près du vaisseau, à 2 ou 3 mètres d'intervalle et à la suite l'une de l'autre, et à travailler avec les piolets, après que chaque mine eut sauté. De cette façon, nous réussîmes à arriver jusqu'aux haubans de misaine, et à former ainsi une nappe d'eau large de 4 à 5 mètres du côté gauche du vaisseau. Le navire n'était donc plus retenu que par la glace qui se trouvait à l'avant.



DÉGAGEMENT DE « L'ÉTOILE POLAIRE ».

Le 8 août, il y avait précisément onze mois que nous avions abandonné l'*Étoile Polaire*. Dans l'après-midi, après l'explosion d'une mine, nous vîmes tout à coup notre vaisseau se mouvoir et se redresser lentement. Ce fut alors un enthousiasme général. Nos dures fatigues des jours précédents avaient été récompensées! Nous redevenions maîtres de notre navire, et cet événement nous permettait de bien augurer de l'avenir.

Les deux jours suivants, les 9 et 10 août, nous continuâmes à briser la glace qui restait à l'avant, dans le but de former une nappe d'eau suffisante pour que le vaisseau pût s'y mouvoir et de terminer, avec la proue et la machine, le travail que nous avions fait avec la poudre et les piolets. Nous réussîmes, avec deux ou trois mines, à briser une dizaine de mètres de glace, à l'avant; mais là le travail devenait beaucoup plus difficile. C'est alors que nous nous aperçûmes que les mines de fulmicoton, qui d'abord semblaient n'avoir donné aucun résultat, avaient au contraire produit la désagrégation des glaces dans leurs parties les plus profondes. Là où il n'y avait pas eu de mine, il fallait le double de temps pour avancer de quelques mètres.

Le long de la côte, toute la banquise, poussée par les vents de l'est, s'était détachée de la terre, et à 180 mètres seulement du navire, il y avait des eaux libres dont, du haut de la plage, nous n'arrivions pas à apercevoir les limites. Pour nous qui étions enfermés dans notre étroite prison, c'était un vrai supplice de Tantale. Le soir du 9 août, nous n'avions plus que cinq mines. Le bâtiment, devant lequel il n'y avait que 10 mètres d'eau, n'avait pas l'espace nécessaire pour se mouvoir et pour agir au milieu de la glace.

Ce jour-là, nous avions un vent frais de l'est qui poussait la glace vers le large; jamais nous n'aurions pu désirer une journée plus favorable pour faire notre canal en procédant de l'extérieur à l'intérieur. Tandis que près du vaisseau, tous nos hommes continuaient à briser la glace à coups de piolet, nous fîmes partir une mine à la limite de la glace de la baie. Cette fois notre surprise fut grande; le bruit sourd de tous les ponts de neige qui croulaient répondit à l'explosion et, sur un rayon de 50 mètres, la glace se brisa dans tous les sens et vint flotter à la surface de l'eau.

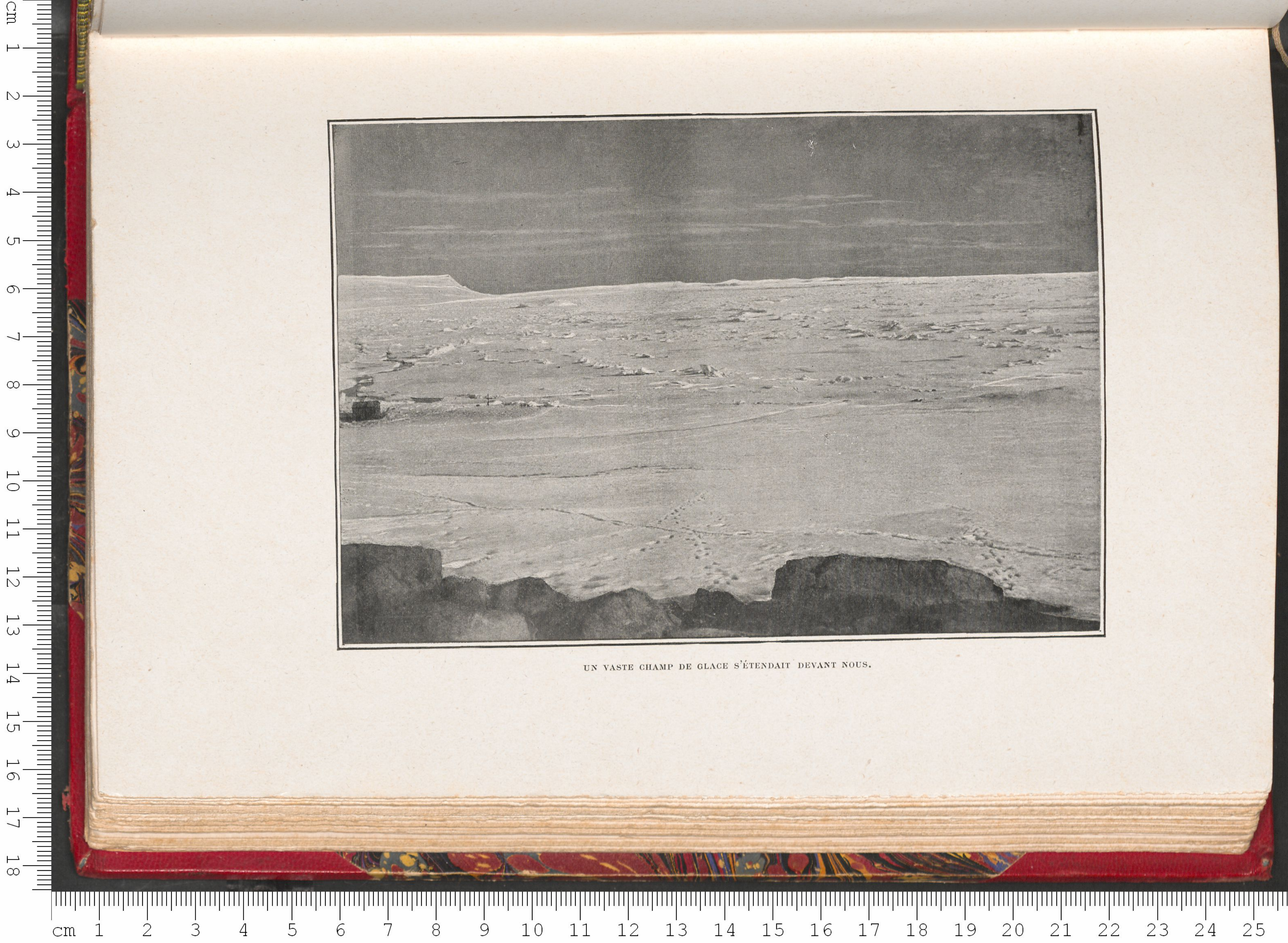
Nous abandonnâmes tous notre travail, et nous comprîmes immédiatement que nous étions arrivés au terme de nos fatigues. Puisqu'une seule mine avait brisé 50 mètres de glace, quelques autres devaient suffire pour amener notre canal jusqu'à l'avant du navire, et le vent favorable



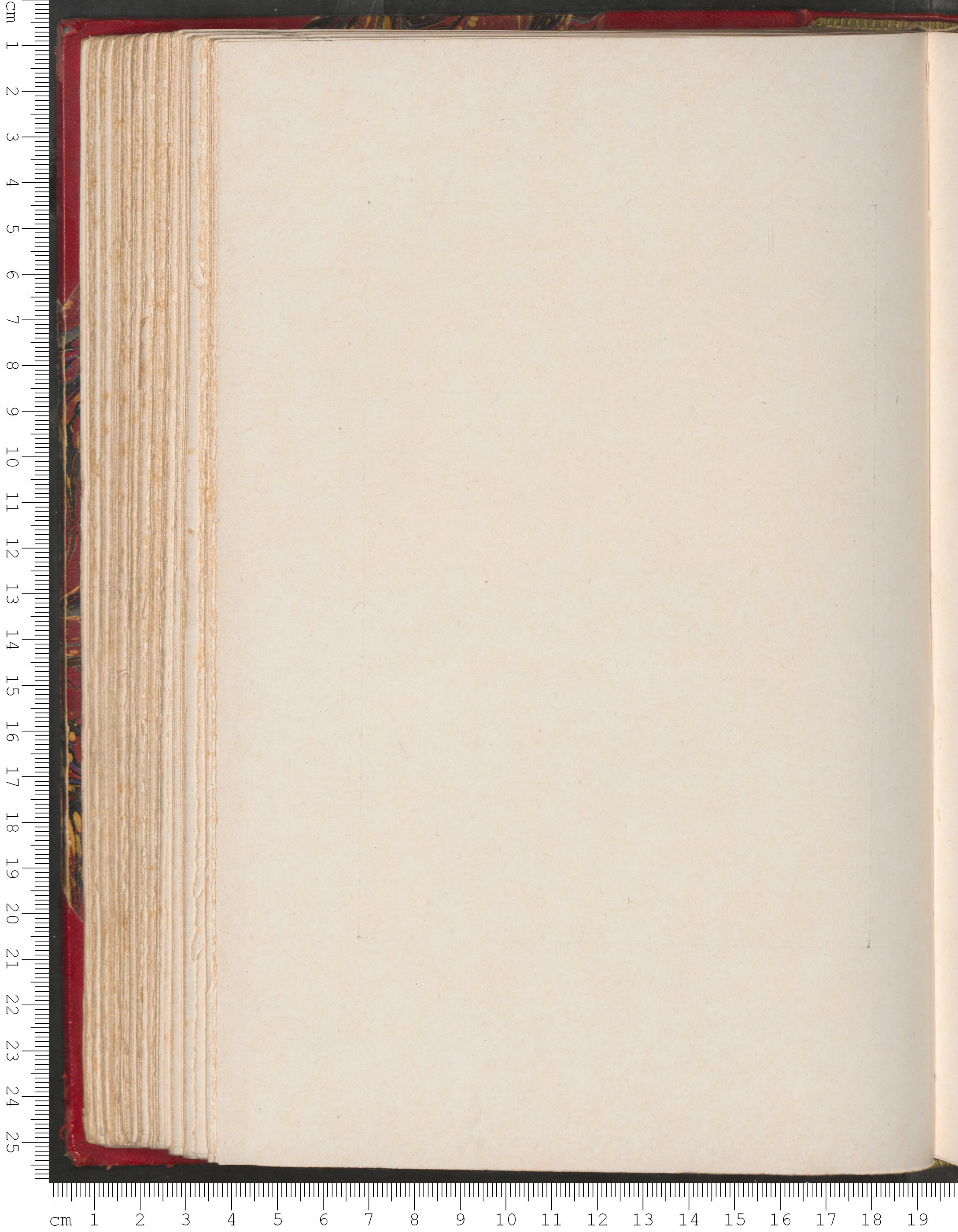
EMBARQUEMENT DU CHARBON POUR LE DÉPART.

que nous avions transporterait les blocs de glace au large, sans nous occasionner aucune fatigue. Il était six heures du soir. Avec trois mines seulement nous arrivâmes à 30 mètres du vaisseau, et le vent emportait rapidement la glace au large. Un immense morceau de glace, plus épais que les autres, séparait encore le vaisseau des eaux libres.

Soudain, ce bloc se détacha sous l'action du vent et des marées. Le vent poussa vers le large, non seulement la glace qui était à l'avant du vaisseau, mais encore celle qui se trouvait au nord de la baie ; puis la glace entraîna avec elle le navire, qui n'était retenu que par une ancre à jet. Il n'y avait pas de danger qu'il fût écrasé, mais il pouvait être poussé fort



UN VASTE CHAMP DE GLACE S'ÉTENDAIT DEVANT NOUS.





« L'ÉTOILE POLAIRE » PRÊTE A PARTIR.

loin dans la baie. Alors, vêtus comme nous l'étions, les uns en pantoufles, les autres en souliers, nous nous mîmes à courir comme des fous pour arriver à bord avant que le navire ne se fût éloigné de la plage. Nous jetâmes immédiatement des câbles à terre, que nous attachâmes aux rochers qui se trouvaient à l'arrière du bâtiment. De cette façon nous réussîmes à arrêter et à fixer l'*Étoile Polaire*. La glace avait été emportée tout autour de nous, du fond de la baie jusqu'à la mer, et le théâtre de toutes nos fatigues s'était transformé en un splendide port naturel. Après ces émotions, nous rentrâmes dans notre tente, où nous nous reposâmes tranquillement avec la certitude que rien désormais ne pouvait plus nous empêcher de partir. En effet la route était libre, et il ne nous restait qu'à embarquer nos vivres, le charbon et tout ce qui nous était nécessaire.

Le lendemain 13 août, nous enlevâmes le vieux gouvernail et le remplaçâmes par celui que nous avions de rechange. Le 14 au matin, nous embarquâmes une partie du charbon que nous avions déposé à terre.

Dans l'après-midi, nous fîmes les préparatifs nécessaires pour amener le vaisseau près de la tente, afin de pouvoir y embarquer plus facilement nos vivres et le reste du matériel, et pour être prêts à partir dans le cas où le vent tournerait et menacerait de nous fermer la route. Mais lorsque nous voulûmes faire mouvoir le vaisseau, nous découvrîmes qu'il était échoué; la marée basse et le charbon que nous avions chargé à l'arrière avaient fait appuyer la quille sur des écueils. Nous dûmes attendre la marée haute pour remettre l'*Étoile Polaire* à flot. Une fois que la machine fut mise en mouvement, nous vîmes, à notre grande joie, le vaisseau heurter la glace dans le canal et venir mouiller à quelques centaines de mètres de notre cabane.

Quoiqu'il eût souffert des effets de la pression, il était encore solide et, en le voyant redressé, libre et prêt à partir, nous ne pensions pas même aux difficultés que nous avions encore à surmonter. Le soir même, nous quittâmes définitivement la tente, et nous transportâmes nos lits à bord, dans la nouvelle chambre que le charpentier avait préparée.

Le 16 août, tout étant embarqué à bord, je me décidai à quitter la baie. A une heure et demie après minuit, nous nous mîmes en mouvement et, lentement, nous nous éloignâmes de la côte. En passant devant la glace de la baie qui nous avait si longtemps retenus prisonniers, nous poussâmes trois *hurrahs*! Mais nos cris réveillèrent un douloureux écho dans nos âmes; en ce moment, le souvenir de nos camarades qui ne devaient pas revenir avec nous vivait plus que jamais dans nos cœurs! Nous avions presque complètement perdu l'espérance de les revoir. Nos regards se tournaient vers le nord, au delà des eaux libres, du côté des glaces lointaines où devaient malheureusement se trouver les dépouilles du brave Querini, du courageux Stökken et du fidèle Ollier, dépouilles qu'il ne nous serait jamais possible d'aller prendre, car la mer Arctique est jalouse de ses secrets. Puisse du moins venir bientôt le jour où, lorsque le mystère polaire sera dévoilé, le nom de ceux qui lui ont offert leur vie en holocauste brillera d'une gloire plus éclatante; le jour où l'homme, triomphant enfin de ces régions glacées et inhospitalières, vengera tous les sacrifices et toutes les vies perdues dans cette lutte séculaire!....

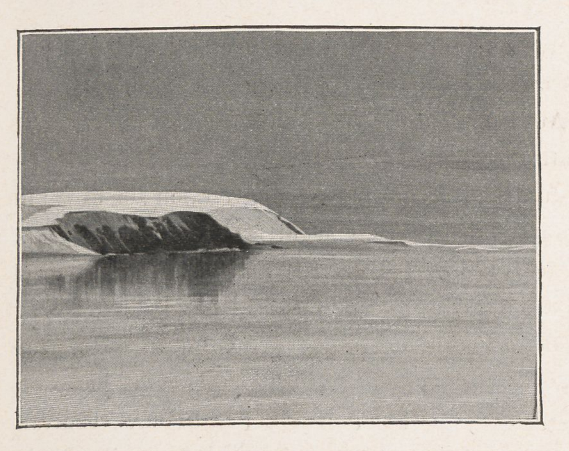
Outre les vêtements renfermés dans des caisses que nous avions déposées dans la maisonnette du charpentier avec un fusil et des cartouches, nous laissâmes des vivres en abondance, suffisants pour nourrir plus de vingt personnes au delà d'un an. Nous abandonnâmes également

toute la partie du matériel de l'*Étoile Polaire* que nous n'avions pas embarquée, et qui ne nous était pas absolument indispensable à bord, du pétrole, du charbon et un canot. Nous n'emmenâmes que les plus forts des chiens que nous avions encore et ceux qui avaient fait partie de l'expédition en traîneaux. Nous tuâmes tous les autres à l'exception de huit (quatre mâles, deux femelles et deux de ceux qui étaient nés pendant l'hiver) qui restèrent dans l'île. Ils pouvaient en tout cas vivre assez longtemps, grâce aux provisions que nous leur avions laissées sur la plage, et pouvaient éventuellement être d'un grand secours à nos camarades.



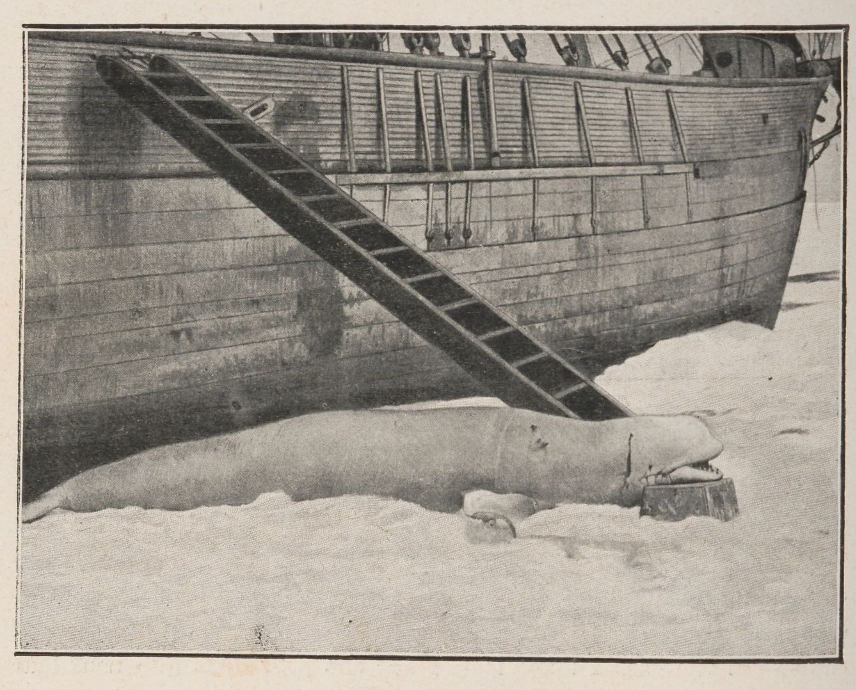
CE QUE NOUS LAISSIONS A LA BAIE DE TEPLITZ.

C'était une belle matinée sans vent, et l'horizon était assez clair; nous comptions donc pouvoir avancer rapidement vers le sud. Le pack était éloigné et tout autour de nous, à l'ouest, au nord et au sud, s'étendaient les eaux libres.



LES CAPS AUK ET BROROK.

Nous avancions lentement, parce que de grandes masses de glace étaient encore restées attachées sur le flanc du vaisseau, depuis l'avant jusqu'au centre. Petit à petit cette glace se détacha de la carène, notre marche augmenta de rapidité et bientôt nous arrivâmes de nouveau à faire 6 milles à l'heure.

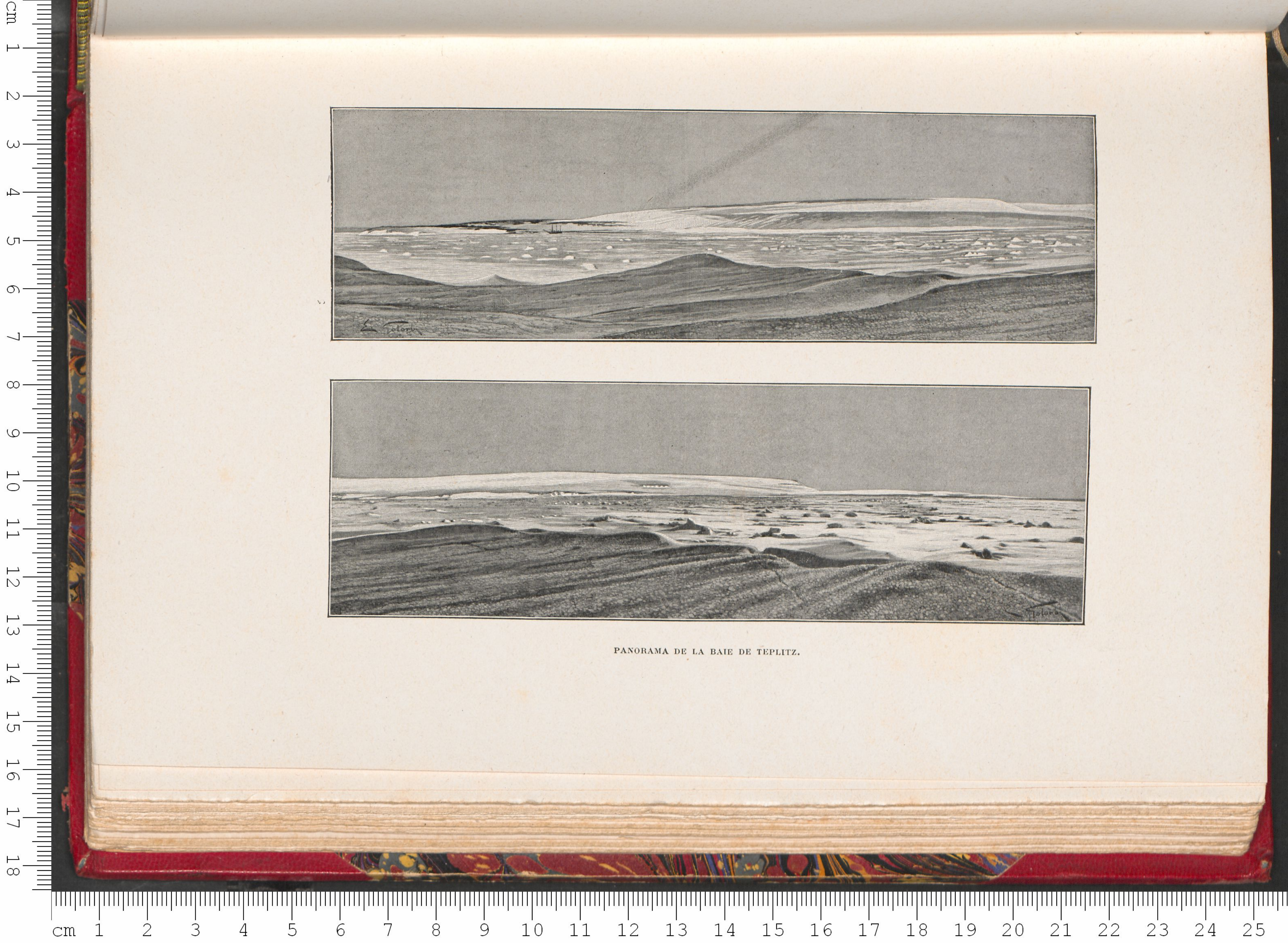


UN DAUPHIN TUÉ.

La baie où nous avions vécu pendant douze mois disparut peu à peu à nos regards. D'abord les roches du cap Säulen s'évanouirent dans le lointain, ensuite le cap Auk et le cap Brorok, tandis que du côté du sud nous commencions à entrevoir le cap Clement Markham.

Pendant trois jours, du 16 au 18 août, notre navigation fut exempte d'incidents, si l'on ne compte pas pour tels les arrêts et les changements de route que la glace rendait obligatoires. Le 18 et le 19, nous restâmes enfermés dans un petit bassin ouvert près de l'île de Hooker. Ce lieu était plein d'animation. Pendant cet emprisonnement forcé, nous eûmes, pour nous distraire, des ours, des dauphins blancs, des narvals et des phoques, et nous assistâmes à une chasse aux phoques faite par un ours. Il suivait le bord de la banquise, en se dissimulant autant qu'il le pouvait, afin de pouvoir sauter sur le premier phoque qui s'approcherait de lui et le saisir.

Insensiblement, il arriva à une cinquantaine de mètres du vaisseau sans s'apercevoir que quelques-uns de nos hommes suivaient ses mouvements avec la même attention qu'il mettait à épier ceux de son phoque. Au moment où il s'y attendait le moins, nous le tuâmes.



PANORAMA DE LA BAIE DE TEPLITZ.

Dans cette navigation spéciale, la grande expérience du capitaine Evensen était pour nous d'un extrême secours. Au milieu de tant de canaux, il distinguait, au premier coup d'œil, du haut du nid de corbeau, ceux où le navire pouvait passer. Il nous faisait aller d'un canal dans l'autre et savait, avec une admirable sûreté, nous mettre en bon chemin. Il fallait continuellement changer de route, arrêter la machine, la faire aller en avant ou en arrière à toute vapeur pour briser de petits champs de glace, pour forcer quelque passage et pour ne pas se trouver pris entre les glaces. Les meilleurs vaisseaux, pour avancer dans ces conditions, sont ceux qui sont courts et qui ont l'avant relevé. Ils peuvent mieux manœuvrer dans les passages étroits, ils rompent plus facilement la glace, et lorsqu'ils ne parviennent pas à la briser par leur élan, ils y arrivent par leur propre poids, puisque l'avant relevé leur permet en quelque sorte de monter dessus.

Le 19 août vers minuit, nous nous trouvâmes entourés de glaces de tous les côtés et nous ne pûmes plus bouger.

Notre position n'était guère sans danger, surtout avec un bâtiment dont les flancs étaient déjà endommagés. Pour être prêts à toute éventualité, nous mîmes sur le pont, à la portée de la main, tout ce qui était nécessaire pour pouvoir, en cas de besoin, effectuer une marche jusqu'au cap Flora : vivres, tentes, pétrole, vêtements, fusils, cartouches, etc. Du 20 au 23 août, nous continuâmes à être transportés par les glaces dans la direction du nord-ouest.

Le soir du 23, il se leva un vent frais du sud-est. C'était le pire de tous les vents pour nous, car il produisait non seulement une rapide dérive vers le nord, mais encore une plus grande pression des champs de glace qui, poussés par le vent et étranglés entre les îles, devaient nécessairement s'amonceler en entrant dans le canal. Toute la glace se mit à dériver du côté du nord-ouest, et, vers sept heures du matin, nous n'étions qu'à 2 ou 3 milles de l'île d'Eaton. Le navire était emporté à la dérive dans la direction de trois grands icebergs échoués au sud de l'île. Le vent soufflait, la neige tombait par intervalles, et les glaces qui se mouvaient de tous côtés faisaient pression contre le vaisseau. Notre position était critique; grâce au sang-froid et à la décision du capitaine, nous sortîmes d'embarras. Plus tard le vent se mit à souffler du nord.

Cependant la dérive de la glace ne cessait pas, et cela indiquait que la glace était en mouvement hors du canal, dans la mer de Barents,

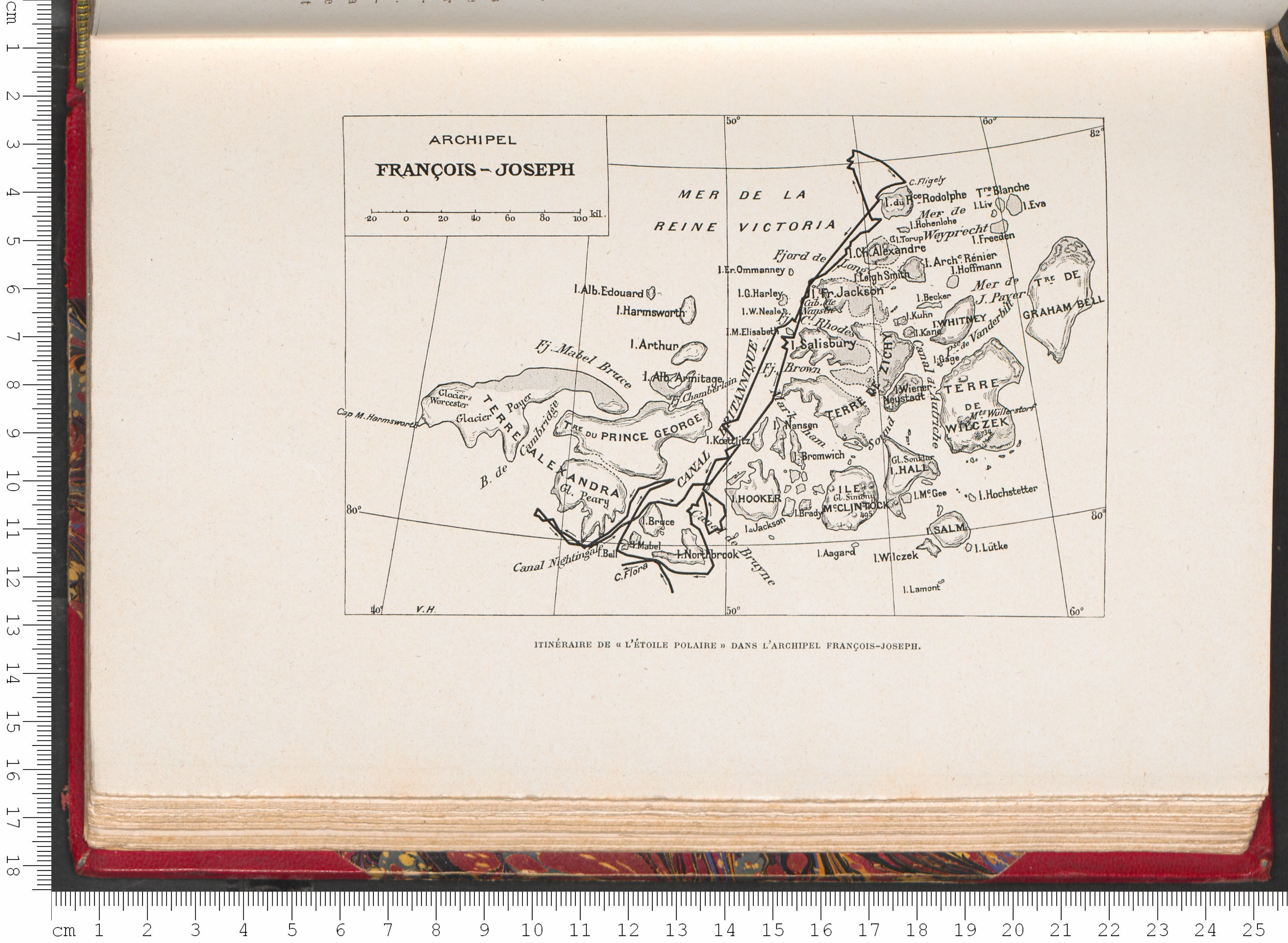
Pour arriver au cap Barents, nous devions donc tenter de nous jeter au milieu des glaces, et de nous laisser aller à la dérive avec elles. Si la dérive était rapide, nous pouvions franchir, en deux ou trois jours, les 25 milles qui alors nous séparaient du cap Barents. Ce moyen présentait un inconvénient: si le vent, au lieu de continuer à souffler du nord, se mettait à souffler du sud, nous étions de nouveau poussés dans le canal et peut-être obligés d'y passer l'hiver. Mais notre position près de l'île d'Eaton était si peu sûre, qu'il valait mieux nous en éloigner; du reste, quel que fût l'accident qui pût nous arriver au milieu des glaces en dérive, le voisinage du cap Flora nous assurait dans tous les cas un refuge.

Dans la journée et dans la nuit du 29, nous avançâmes assez rapidement et sans la moindre pression, toujours poussés par le vent. Nous faisions plus de 8 milles par jour, ce qui était une marche assez rapide. Dans la soirée du 30, nous étions à peu de distance du cap Barents et nous pouvions être sûrs que, si le vent continuait à souffler dans la même direction, nous arriverions à ce cap le jour suivant. La nuit qui suivit fut pour nous une nuit d'angoisses, car si le vent changeait nous étions repoussés dans le canal, peut-être pour n'en plus sortir, et cela au moment d'arriver au terme de nos peines. Nous devions passer un hiver sur ces terres dans de pires conditions que l'année précédente et peut-être même perdre notre bâtiment. L'inquiétude nous tourmenta toute la nuit et plusieurs fois nous montâmes sur le pont. Le vent du nord-ouest ne semblait pas vouloir cesser et nous nous rapprochions de plus en plus du cap Barents.

Heureusement, dans la matinée du 31, nous réussîmes à atteindre les eaux libres, après avoir fait marcher la machine pendant plusieurs heures. Nous en avions fini avec les difficultés, et notre retour en Europe, jusque-là si incertain, n'était plus désormais qu'une question de jours.

Nous nous dirigeâmes rapidement vers le cap Flora. En y arrivant, nos âmes étaient agitées par l'espérance d'y retrouver les camarades que nous avions perdus et des lettres qui pouvaient y avoir été portées par quelque baleinier. Nous descendîmes à terre, mais hélas! nous n'aperçûmes rien qui indiquât que nos pauvres camarades fussent arrivés là.

Cette douloureuse constatation tempéra, comme on le devine, la satisfaction que nous éprouvâmes en trouvant un paquet de lettres dans la cabane de Jackson. Ce paquet y avait été porté par la *Capella*, le 13 juillet. Tous nous reçûmes d'excellentes nouvelles de nos familles et



ITINÉRAIRE DE « L'ÉTOILE POLAIRE » DANS L'ARCHIPEL FRANÇOIS-JOSEPH.

nous lûmes avec avidité les journaux les plus récents. Je me rendis sur la montagne avec le capitaine Evensen, afin de voir quelle était la meilleure direction à prendre pour continuer notre route vers le sud. Vers l'ouest, on distinguait la ligne blanchâtre du pack à partir du cap Barents, jusqu'à une distance de la côte de plus de 10 milles. Des bancs de glace sortaient des canaux de Miers et de Nightingale et se dirigeaient vers le sud.

Nous débarquâmes des vêtements et des lits pour le groupe absent, auquel il restait en outre les vivres que nous avions laissés là l'année précédente, et qui étaient suffisants pour nourrir vingt hommes pendant huit mois. Nous laissâmes également des lettres annonçant l'envoi d'un navire l'été prochain, et le soir même nous reprîmes notre navigation.

Le jour suivant, vers sept heures du matin, le vaisseau commença à éprouver un léger tangage, et ce mouvement, qui alla toujours en augmentant, nous fit comprendre que nous nous éloignions définitivement du pack. De temps en temps, nous apercevions encore les glaces du côté de l'ouest, plus ou moins éloignées de notre route, vers le Cap Nord.

Le 2 septembre, nous rencontrions, pendant une bourrasque de l'ouest, d'énormes masses de glace, qui tantôt s'élevaient avec les vagues à la hauteur du pont de l'*Étoile Polaire* et tantôt disparaissaient dans les abîmes de la mer. Heurtés de tous côtés par ces blocs, nous eûmes pour notre hélice des craintes sérieuses. Ce fut la dernière fois que nous eûmes affaire au pack et la dernière nuit que nous passâmes tous sans dormir. Finalement, vers deux heures, nous entrâmes dans une zone assez praticable, et, lorsque nous l'eûmes traversée, nous nous retrouvâmes dans la mer libre. Le matin, la tempête se calma et, à la pâle lueur de l'aurore, nous ne vîmes plus que la mer autour de nous.

Dès lors notre navigation devint facile et, dans la matinée du 5, nous étions déjà en vue des montagnes escarpées de la Norvège. Nous étions tous fort émus en revoyant le continent européen et certes plus préoccupés des nouvelles que nous apportions, que de celles que nous allions recevoir. Les lettres que nous avions trouvées au cap Flora nous avaient presque entièrement tranquillisés sur la santé des personnes qui nous étaient chères, tandis que, dans quelques heures, nos télégrammes allaient porter en Europe et la joie et le désespoir. Près du mouillage de Hammerfest, un navire, l'*Hertha*, vint à notre rencontre. Sur le pont je reconnus le chevalier Silvestri ; c'était lui qui, le dernier, m'avait dit adieu au

moment de notre départ et c'était lui qui, le premier, m'apportait le salut de la patrie. Hélas! ce n'était pas un salut qu'il m'apportait, mais une mort qu'il venait m'annoncer. Le sort cruel me frappait dans la plus chère de mes affections. Le jour même où, le cœur brisé, j'étais obligé d'annoncer à trois familles la perte de leurs braves enfants, j'apprenais la mort tragique de S. M. le roi Humbert!

Nous continuâmes notre route vers Tromsö, d'où j'envoyai les télégrammes suivants :

« S. M. le Roi Oscar, Stockholm.

« L'*Étoile Polaire* est de retour. Le capitaine de corvette Cagni est arrivé au parallèle de 86° 34′. Je déplore, malheureusement, la perte du Norvégien Stökken et de deux Italiens qui faisaient partie de l'expédition en traîneaux et ne sont plus revenus au vaisseau. L'assistance que m'ont prêtée les Norvégiens qui ont pris part à l'expédition, augmente ma sympathie pour le peuple norvégien. Que V. M. veuille bien agréer les hommages des membres de l'expédition. »

« S. M. le Roi Victor-Emmanuel III :

« L'*Étoile Polaire* est de retour. Elle repart pour Christiania. L'été dernier, après avoir traversé le canal Britannique, elle a dépassé le cap Fligely, dans l'île du Prince-Rodolphe, et a passé l'hiver dans la baie de Teplitz, à une latitude de 81° 47′. Le 8 septembre, une forte pression a écrasé le vaisseau en causant une large voie d'eau. Ne pouvant arrêter l'eau, nous dûmes abandonner le vaisseau. Nous sauvâmes les vivres et l'équipement. Avec les vergues, les voiles et les tentes, nous construisîmes une cabane sur la plage, où nous avons assez bien passé l'hiver. Au commencement de l'hiver, on dut m'amputer l'extrémité de deux doigts de la main gauche, qui s'étaient gelés. Je cédai à Cagni le commandement de l'expédition en traîneaux. Il partit le 20 février. Un froid intense l'obligea à revenir deux jours après. L'expédition repartit le 11 mars, commandée par Cagni, composée de Querini, Cavalli, le mécanicien du vaisseau, deux matelots italiens, quatre guides, treize traîneaux, cent quatre chiens, et assistée, pendant les deux premiers jours, de trois Norvégiens. Le premier groupe, composé de Querini, du mécanicien du vaisseau et d'un guide, renvoyé après douze jours de marche, ne fit pas retour à la cabane. Le second groupe, composé de Cavalli, d'un matelot et d'un guide, renvoyé après vingt jours de marche, revint à la cabane, le 18 avril, en parfait état.

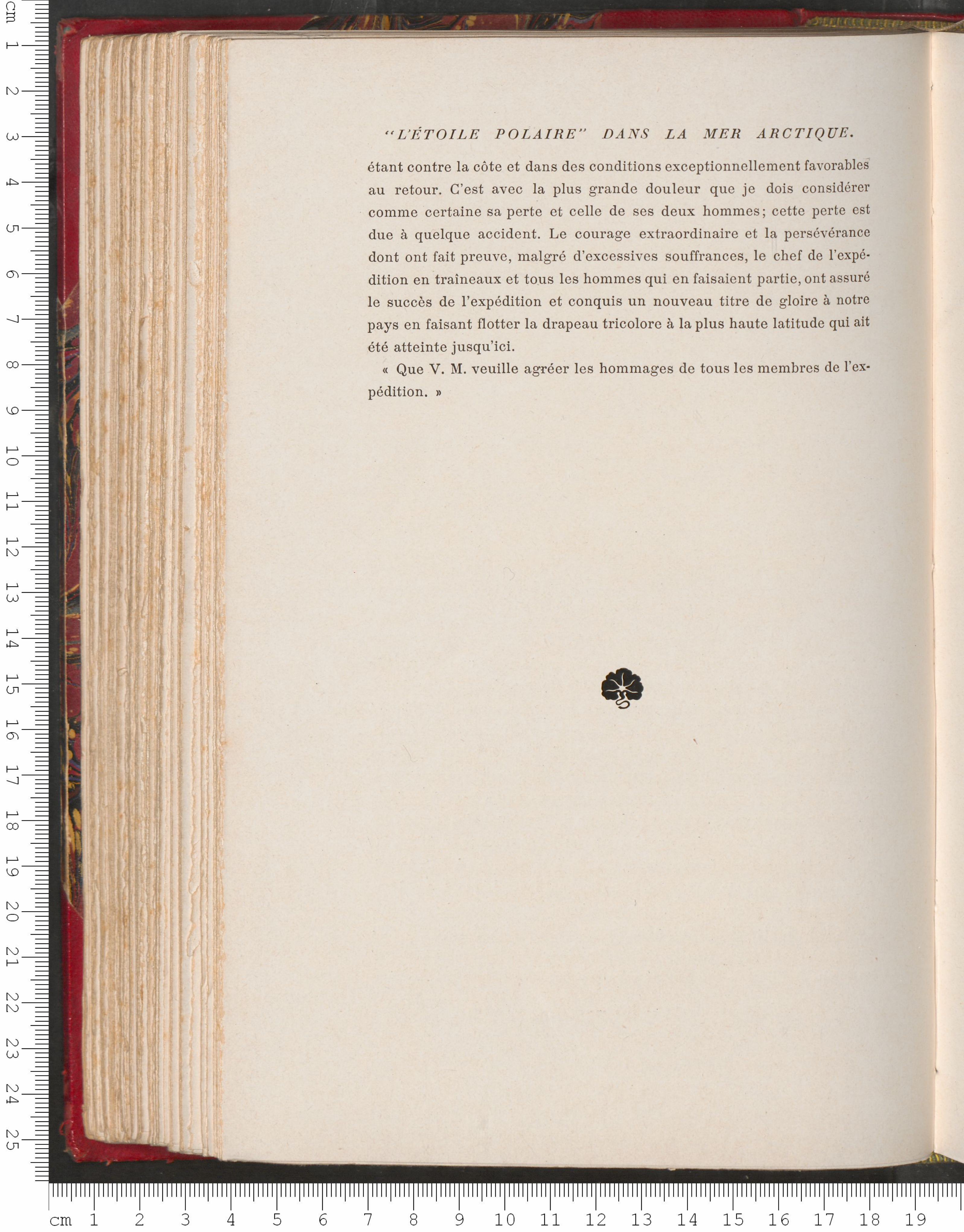


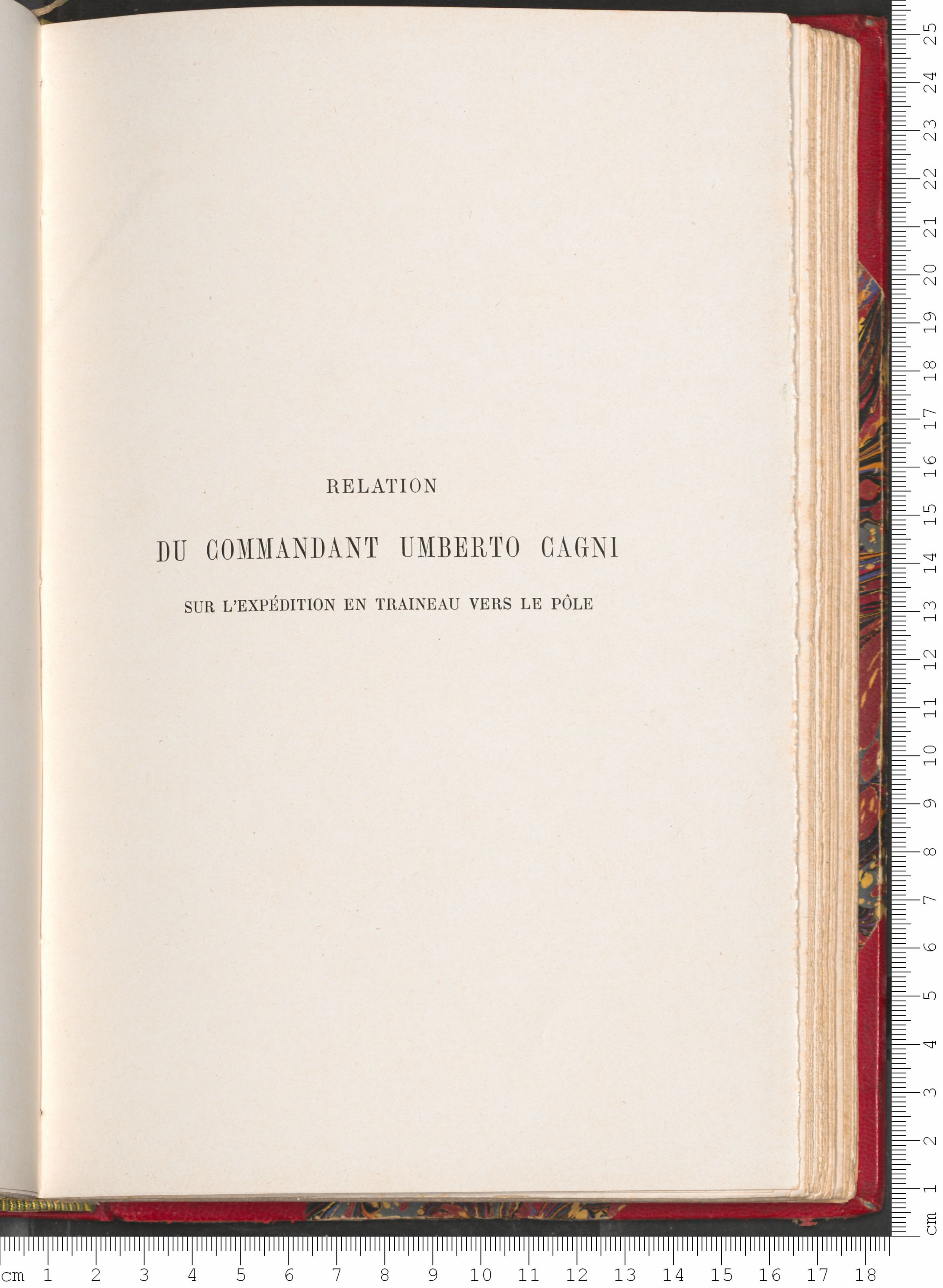
NOTRE ARRIVÉE A TROMSÖ.

« Cagni, avec deux guides et un matelot, après avoir marché vers le nord jusqu'au 25 avril, a atteint la latitude de 86° 34'. Une forte dérive et le manque de vivres rendirent le retour de ce groupe difficile et pénible. Il revint à la cabane, le 23 juin, après avoir passé cent quatre jours sur le pack et s'être nourri de viande de chien pendant plusieurs semaines. Les terres de Petermann et du Roi Oscar n'existent pas. L'*Etoile Polaire*, soutenue par la glace, n'avait pas coulé. Dans l'espoir de pouvoir la sauver, nous avions fait, à la fin de l'automne, les travaux les plus essentiels pour la réparer; nous reprîmes ces travaux en juillet et, après de longs efforts, je réussis, le 8 août, à la remettre à flot. Le 16, nous quittâmes la baie de Teplitz. Dans le canal Britannique, nous fûmes bloqués par les glaces pendant quatorze jours. Nous atteignîmes le cap Flora, le 31 août; aujourd'hui, nous sommes à Tromsö. Querini fut renvoyé par Cagni lorsque l'île du Prince-Rodolphe était encore en vue, par un temps froid, mais qui devint excellent les jours suivants, la glace

étant contre la côte et dans des conditions exceptionnellement favorables au retour. C'est avec la plus grande douleur que je dois considérer comme certaine sa perte et celle de ses deux hommes; cette perte est due à quelque accident. Le courage extraordinaire et la persévérance dont ont fait preuve, malgré d'excessives souffrances, le chef de l'expédition en traîneaux et tous les hommes qui en faisaient partie, ont assuré le succès de l'expédition et conquis un nouveau titre de gloire à notre pays en faisant flotter la drapeau tricolore à la plus haute latitude qui ait été atteinte jusqu'ici.

« Que V. M. veuille agréer les hommages de tous les membres de l'expédition. »





RELATION

DU COMMANDANT UMBERTO CAGNI

SUR L'EXPÉDITION EN TRAINEAU VERS LE PÔLE

RELATION DE CAGNI

CHAPITRE PREMIER

Préparatifs du départ : les vivres, les vêtements, le matériel. — Formation des groupes. — Choix d'un itinéraire. — La colline du cap Germania. — Nous quittons S. A. R. — Les émotions d'un premier campement. — Intensité du froid. — Retour à la cabane.

Le problème le plus important pour l'expédition au nord était la question de la nourriture, sa répartition et son transport. Aussi nous arrêta-t-il longtemps. Après avoir établi minutieusement la composition des rations, fixé leur nombre à 540 et leur poids à 815 kilos, nous en attribuâmes à chacun de nos trois groupes de trois hommes une charge sensiblement égale, soit 272 kilos environ.

Ensuite se posa la question des vêtements et du matériel de campement. Des neuf hommes de la caravane, quatre devaient séjourner plus longtemps sur le pack : il eût été logique d'emporter pour eux de plus nombreux vêtements. Mais il eût fallu les désigner d'avance et faire arbitrairement un choix que le temps et la nature feraient ultérieurement beaucoup mieux en désignant les plus endurants, sinon les plus énergiques d'entre eux. C'est pourquoi on décida qu'il n'y aurait aucune différence entre les membres de l'expédition quant aux vêtements et objets personnels à emporter. Leur poids total atteignit 128 kilos. Le matériel de campement (tentes, ustensiles de cuisine, instruments, armes, pharmacie, etc.) pesait, pour les trois groupes, 258 kilos. Nous devions ajouter à ce chargement les quatre kayaks qui, avec leurs accessoires, voiles, pompes, rames, etc., pesaient chacun 25 kilos, soit 100 kilos ; et, pour avoir le compte exact de la charge que les chiens auraient à tirer, le poids de douze traîneaux, de 20 kilos chacun, soit 240 kilos.

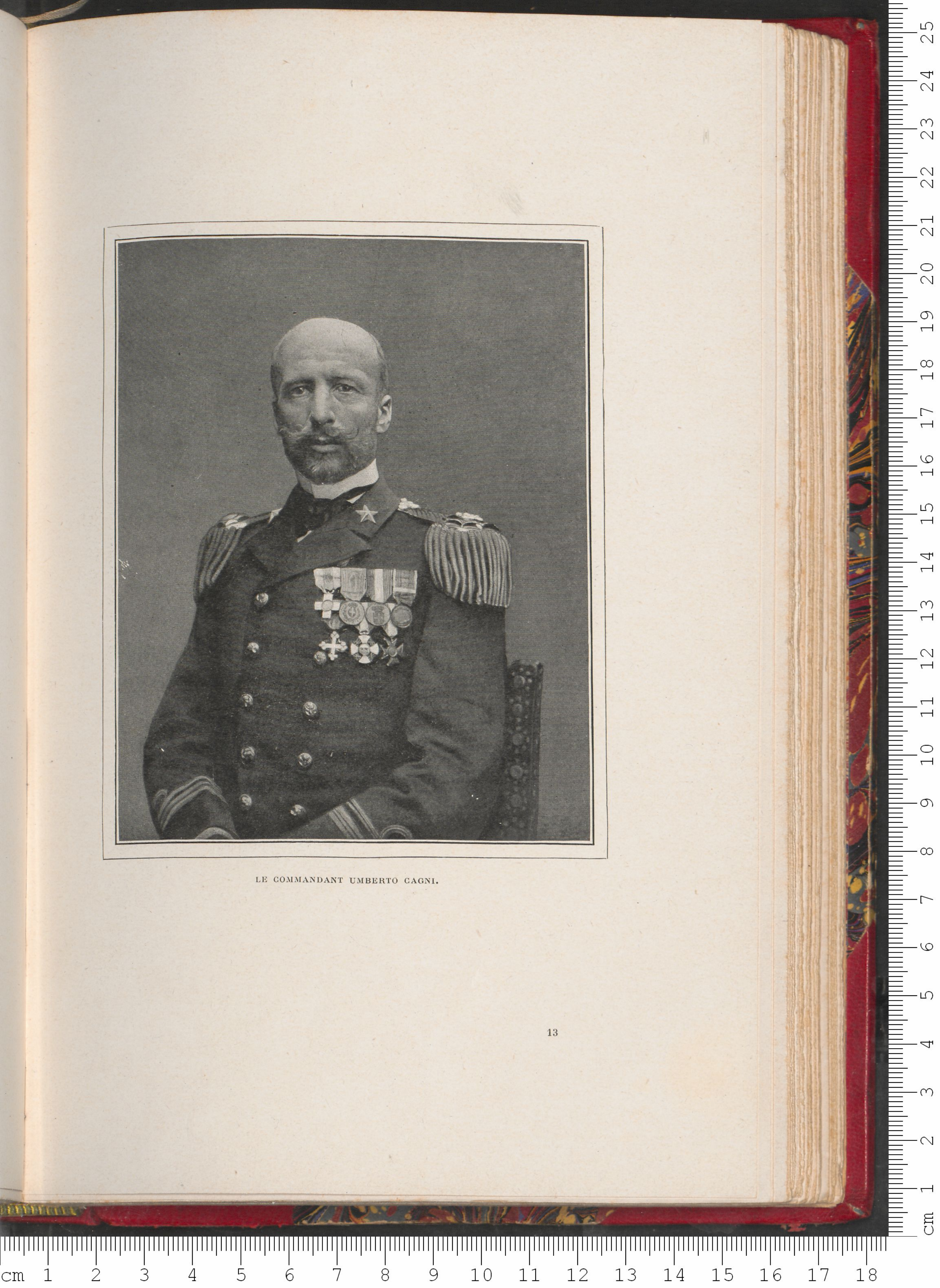


LE CHARGEMENT DES TRAINEAUX FUT SOIGNEUSEMENT EXÉCUTÉ.

Restait la question des vivres pour les chiens. Nous avions fixé à 280 kilos la charge de chaque traîneau, y compris le poids du traîneau; les douze traîneaux devaient donc représenter un poids de 3360 kilos. Si l'on retranche les 1542 kilos détaillés plus haut, il restait 1818 kilos disponibles pour les vivres des chiens, ce qui correspond à 3380 rations de pemmican. D'autre part, la charge d'un chien au départ représentant 35 kilos, chaque consommation de 35 kilos rend un chien inutile et entraîne la suppression de l'un d'eux soit dix rations environ à servir aux survivants.

Le chargement des traîneaux fut soigneusement exécuté. Le 10 février, le gros du travail était fait : les traîneaux étaient alignés devant la cabane, recouverts de grandes toiles cirées. J'avais rigoureusement interdit l'addition d'aucun objet étranger au règlement; aussi j'eus la satisfaction de constater que le poids total de notre chargement (3 tonnes et 1/2) n'excédait que d'une quantité négligeable le poids fixé d'avance. Cette différence provenait de quelques sacs plus épais, de quelques cordes plus grosses.

Nous n'attendions plus pour partir que l'époque où la lumière crépus-



LE COMMANDANT UMBERTO CAGNI.



NOS CHIENS, ENCORE MAL DRESSÉS, NE SE LAISSENT GUÈRE APPROCHER.

culaire dure plus de cinq heures par jour. Dans la baie de Teplitz, le pack restait trop éloigné de la terre pour que nous pussions y accéder. Accompagné de Fenoillet et de Petigax, j'allai, avec un traîneau, explorer la côte entre le cap Germania et le cap Fligely. Nous restâmes deux jours absents et par une température variant de 24 à 31 degrés, nous passâmes notre première nuit sous la tente : nuit sans souffrance, à cette époque où les fatigues et les privations n'avaient pas encore altéré notre santé.

A 3 milles du cap Germania s'offrait un terrain d'où, avec quelques coups de piolet pour former un talus en pente douce, l'accès du pack serait facile.

Au retour de cette petite expédition, nous apportons quelques améliorations à nos tentes, à notre équipement : nous remplaçons les capuchons Jäger, qui nous étouffent, par des bonnets à oreillettes confectionnés sur un modèle fourni par le docteur.

Avec l'assentiment de S. A. R., je forme, comme suit, trois groupes provisoires : les guides Petigax et Fenoillet avec moi ; Querini avec les matelots Cardenti et Canepa ; le docteur avec les guides Ollier et Savoie.

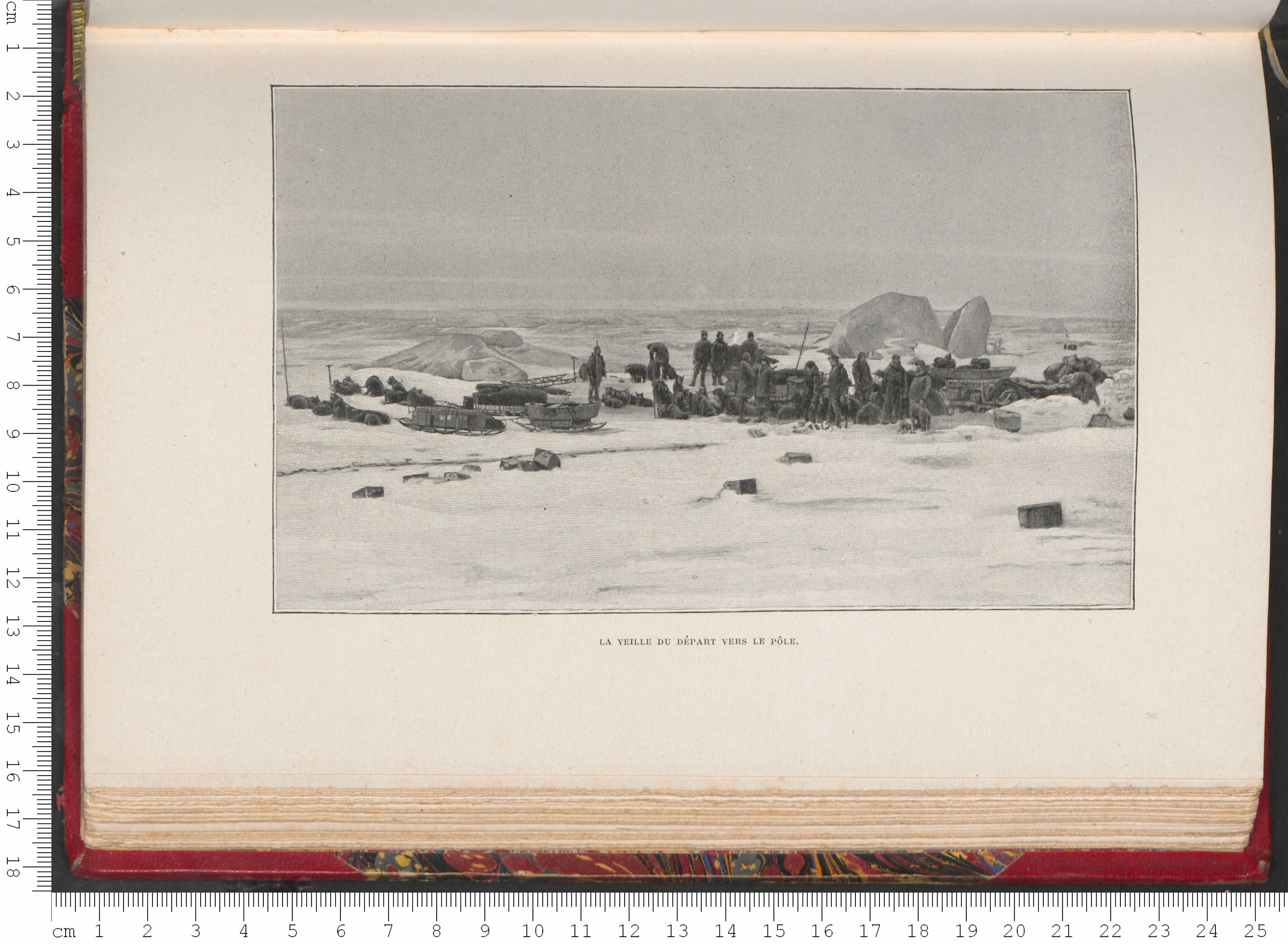


LES CHIENS SONT ATTACHÉS PAR DES CHAINES D'ACIER A DES PIEUX.

Il est convenu qu'après trente jours je continuerai à marcher vers le nord, accompagné seulement d'un guide et d'un matelot non désignés d'avance. J'évite ainsi, dans une certaine mesure, les ennuis d'une élimination ultérieure, toujours pénible pour les sacrifiés.

Nous préparons un treizième traîneau, qui doit nous accompagner et nous fournir de vivres pendant les deux premiers jours de marche. Il sera conduit par le capitaine Evensen, accompagné des matelots norvégiens Ole et Hans.

Entre temps, nous dressons nos chiens, peu traitables encore. Les plus rebelles restent enfermés dans un chenil; l'un d'eux, depuis trois mois, ne s'est pas laissé approcher; à tel autre, nous avons dû donner la chasse pendant trois jours. Beaucoup montrent les dents quand on essaie de les prendre par le collier. Tous les jours, avant midi, les plus dociles sont attachés par des chaînes d'acier à des pieux plantés devant la cabane. Ils y restent jusqu'à six heures et, après une distribution de pemmican, reçoivent leur liberté. Ce sont alors des cris de joie, des sauts, des courses folles, un vrai sabbat qui dure une demi-heure! Ils se jettent sur le pemmican qu'ils dédaignent tant qu'ils sont à la chaîne,



LA VEILLE DU DÉPART VERS LE PÔLE.

et s'en disputent rageusement les meilleurs morceaux... Le 17, un tourbillon de drift nous a empêchés de les mettre à la chaîne; ils profitent du loisir que leur laisse notre dîner pour tuer un de leurs camarades. Avec la victime nous faisons un essai de boucherie et sa chair produit onze rations abondantes, mais nul n'y veut toucher.

Dans la matinée du 18 février, veille du départ, le capitaine Evensen, avec les deux Norvégiens, va inspecter le pack au delà du cap Saülen. Il nous rapporte des nouvelles décourageantes : un large canal s'est ouvert entre le pack et la côte, et s'étend à perte de vue vers le nord. Après le dîner, je pousse jusqu'au cap Germania. Le canal qui sépare le pack de la côte est bien large de 200 mètres, mais il diminue à mesure qu'on s'avance vers le cap Fligely.

Nous dressons le plan du départ pour le lendemain. Si, contre tout espoir, le pack vient s'unir à la glace de la baie, nous y descendons sans hésiter et gagnons le nord après un crochet vers l'ouest. Si le pack touche la côte en un point situé entre les caps Germania et Fligely, nous franchissons la colline du cap Germania en hissant d'abord sept traîneaux, puis les six autres et le soir même nous prenons pied sur le pack. Enfin si le pack reste éloigné de la côte entre Germania et Fligely, nous gravissons la crête de l'île et nous descendons sur le pack par la côte orientale, où nous sommes à peu près sûrs qu'ils se touchent encore.

Après le souper, j'adresse devant nos hommes quelques mots d'adieu à S. A. R. au nom des membres de l'expédition en traîneau. Ensuite nous écrivons nos dernières lettres à nos familles : l'émotion étreint nos cœurs au souvenir des êtres chers que nous allons peut-être quitter pour jamais. On rêve, et les pensées se transforment en visions d'une telle acuité qu'elles évoquent la présence d'ombres bien-aimées... La voix d'un camarade fait évanouir le rêve; la plume reprend sa tâche douloureuse et s'efforce de tracer des adieux auxquels l'âme se refuse de croire....

Le ciel est étoilé; l'atmosphère est calme et limpide, mais à l'ouest la terrible tache noire, indice des eaux libres, s'étend dans la direction du cap Saülen.

Lundi 19 février. — Sous le couvercle de mon chronomètre je trouve un billet de ma fiancée : talisman précieux qui repose mes nerfs fatigués. Malgré la conscience des responsabilités qui m'incombent, je me sens fort, j'ai foi en l'avenir.



SOUS UNE PALE LUMIÈRE LA CARAVANE SE MET EN MARCHE.

A sept heures, Andresen, Stökken et Torgrinsen sont partis pour le cap Saülen; une heure après, Torgrinsen de retour m'apprend qu'il est impossible de doubler le cap, car il est entouré d'eaux libres. Les deux autres hommes ont poussé jusqu'au cap Germania : ils exploreront la route à suivre pour gagner le pack entre les caps Germania et Fligely.

Suivant notre plan nous attelons les chiens à sept traîneaux, et à neuf heures, sous une pâle lumière, cette demi-caravane se met en marche pour gravir la colline du cap Germania. La montée est rude : après une heure d'efforts, nous avons à peine franchi 200 mètres. Les chiens perdent courage : par groupes de seize nous les attelons aux deux premiers traîneaux, qu'ils enlèvent vigoureusement jusqu'au tiers de la colline; nous descendons reprendre les traîneaux laissés au bas de la côte et, deux par deux, nous les hissons jusqu'en un point où, quel que soit l'itinéraire adopté, il nous faudra passer.

Pendant ce temps, Andresen et Stökken, le visage tuméfié par de nombreuses frictions de neige, reviennent du cap Germania où, aveuglés par le drift et le brouillard, ils n'ont pas vu grand'chose : ce n'est pas encore aujourd'hui que nous gagnerons le pack.



Nos traîneaux alignés sont prêts pour le départ.

Dans l'après-midi, nous hissons les six autres traîneaux auprès des sept premiers; pour les protéger tous contre la visite possible d'un ours, nous laissons, attaché près d'eux, un chien rachitique qui assouvira l'appétit du vorace rôdeur. Précaution inutile : le lendemain nous retrouverons sain et sauf le malheureux sacrifié. Le soir venu, nous gagnons nos lits dans la cabane, heureux en somme de cette journée bien remplie, préface des fatigues et des difficultés qui nous attendent.

Mardi 20 février. — Dès l'aube, tandis qu'avec nos cent huit chiens à la corde nous gagnons l'endroit où sont groupés nos traîneaux, apparaît un ourson qui s'avance en se balançant d'une façon ridicule. Quel accueil! Nos cent huit bêtes hurlent à mort, se démènent comme des possédés. Si elles rompent leurs liens, c'en est fait de la journée : il faudra des heures pour les rattraper. Heureusement l'ours bat en retraite, épouvanté de ce vacarme.

Andresen et Stökken, qui sont retournés de grand matin au cap Germania, m'apportent de bonnes nouvelles du pack : on peut le joindre à trois ou quatre milles du cap.

Vers neuf heures du matin, nous commençons la descente des traîneaux, au revers de la colline. La neige est si dure que nous avons peine à les empêcher de prendre une course vertigineuse; plusieurs nous échappent et se renversent. Enfin après sept heures de travail, nous les amenons sur un large plateau, au pied de la colline. Deux hommes resteront ici pour surveiller le matériel et les chiens; tous les autres rentreront cette nuit encore à la cabane. Petigax et Fenoillet dressent leur tente et se préparent à passer la nuit dans cet endroit.

La journée a été bonne : j'ai pu constater combien les Italiens sont robustes et endurants. Nous avons traîné un poids de trois tonnes et demie pendant 6 kilomètres et en franchissant une montagne; c'est presque le double du travail d'hier.

Mercredi 21 février. — Partis de la cabane à huit heures, nous arrivons une heure après à la tente de Petigax et Fenoillet. Nous sommes tous pressés d'arriver au pack : nous croyons y trouver un repos relatif; et puis, c'est le commencement du vrai voyage! A dix heures, avec nos treize traîneaux, nous nous acheminons en longue file, suivant la côte à 1 kilomètre de la mer. Petigax et Fenoillet vont en éclaireurs et l'ordre se met peu à peu dans notre caravane.

A midi, S. A. R. nous serre la main avant de retourner à la cabane. Si

préparé qu'il fût à cette séparation, le Prince dut éprouver un indicible serrement de cœur à nous voir partir; ce fut pour lui une cruelle désillusion que de renoncer à l'exécution des projets qu'avait conçus son noble esprit. Tandis qu'il gravit la colline, nous nous retournons pour lui envoyer un dernier adieu, et, les yeux humides d'émotion, nous poussons par trois fois le cri de « Vive le Roi »!

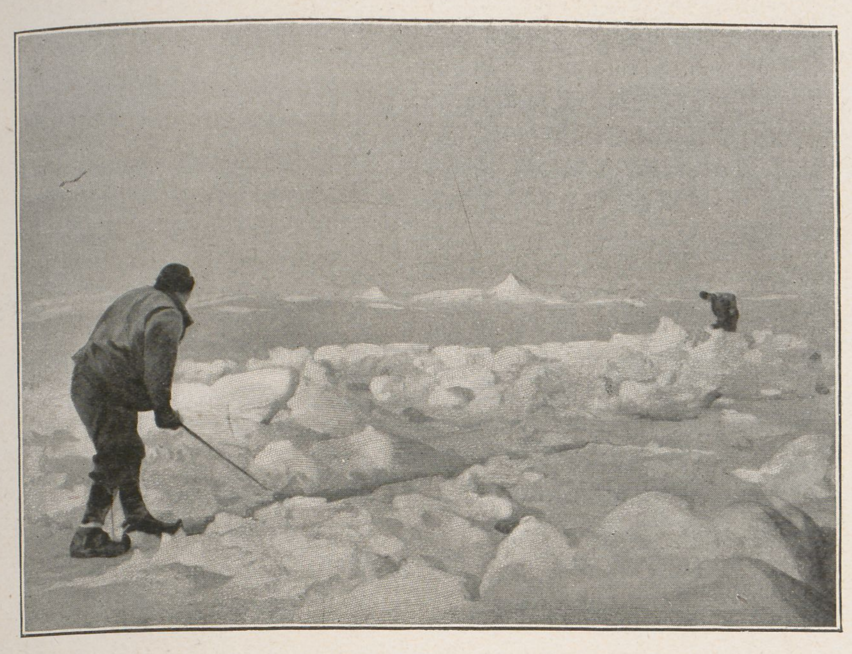
EN ROUTE VERS LE NORD.

Nous reprenons notre marche vers un point de la côte où Petigax et Fenoillet nous font signe de venir, et vers deux heures nous commençons à faire descendre les traîneaux sur le pack. Une demi-heure après, nous sommes tous sur la glace flottante. Nous prenons congé des Norvégiens qui nous ont accompagnés jusque-là et notre caravane avance rapidement.

A marcher si vite nous éprouvions un véritable soulagement. La mer sans limite s'ouvrait devant nous. Jamais nous ne fûmes plus remplis d'espérance qu'à nos débuts sur cette couche de glace qui nous réservait tant de douleurs!

Au nord et au nord-est, s'étend un champ de vieille glace de difficile accès; nous nous dirigeons vers le nord-ouest sur la glace de formation récente, couverte de petites fleurs de sel qui semblent de minuscules fougères : immense prairie blanche sur laquelle nos traîneaux tracent de brillants sillons.

Vers trois heures, nous entrevoyons à l'est le cap Fligely. La nuit tombe; bêtes et gens sont rompus. Il faut camper. Nous nous installons près d'une digue élevée, qui sépare la vieille glace de la jeune; nous allions apprendre à nos dépens ce qu'il en coûte de s'arrêter longtemps sur la glace de formation récente....



LES GUIDES NOUS FRAYENT UN SENTIER A COUPS DE PIOLET.

Nous campons sur un plateau de glace relativement épaisse. Les chiens font entendre des gémissements et refusent de se coucher sur cette surface humide et extrêmement froide. Les pauvres bêtes, qui meurent de soif, se lèchent mutuellement les glaçons que la transpiration a formés sur leurs poils. Nous allons prendre de la neige sur le champ de vieille glace pour nous procurer l'eau nécessaire à notre souper. Le thermomètre marque — 38 degrés. Soudain, vers sept heures, les pressions se font entendre de tous côtés. La nuit est noire : ce serait folie de chercher un autre gîte. Les hurlements des chiens se mêlent au grondement de la pression : bruit sourd d'un train qui passe ou mugissement de tempête. Le bloc sur lequel nous campons commence à gémir et plie sous le poids des champs de glace qui l'enserrent et montent par-dessus ses bords. S'il se brise, c'en est fait de nous ou tout au moins de notre matériel.... Une lanterne à la main, j'en faisais le tour et le voyais diminuer petit à petit! Rien à faire; attendre!

La température baisse encore; à minuit, nous avons — 39°5. Les gémissements des chiens augmentent avec les craquements de la glace...

Jeudi 22 février. — Vers quatre heures, la glace geint comme écrasée

sous un pressoir. La nuit est d'une extrême clarté et une pâle aurore boréale argente l'immense étendue; tous nos hommes sont debout.

Dans trois heures l'aube apparaîtra; préparons-nous à partir dès qu'il fera petit jour. Nous attelons nos chiens à la lueur des lanternes. Les harnais gelés sont durs comme du bois; les chiens les ont emmêlés et amoncelés pour s'en faire une litière. Pauvres bêtes! Un chiffon, un morceau de papier, une boîte de fer blanc, tout pour elles était préférable au froid humide de cette glace salée!

La lumière nous permet enfin de distinguer les objets, et le fracas de la pression fait moins d'effet. Huit heures arrivent et nous nous mettons en marche vers le nord.

A coups de piolet, nous nous frayons un passage dans une longue digue de pression qui nous barre le chemin; après 400 mètres de jeune glace, se dresse une autre digue que nous franchissons encore. Puis, pendant une demi-heure, nous filons entre deux digues qui vont du sud au nord; c'est un sentier tortueux qui est bien le plus fantastique des chemins. Sur un champ de glace récente, recouvert d'une couche de neige, nos pauvres chiens trouvent enfin de quoi calmer la soif dont ils sont dévorés depuis hier.

Malgré les obstacles, la caravane avance rapidement; d'ailleurs tout arrêt est fatal; les chiens en profitent pour se quereller, emmêlent les harnais et les traits; il nous faut une grande patience pour tout remettre en ordre; nous devons ôter moufles et gants pour travailler; or, quand nous ne marchons plus, il est presque impossible de supporter l'intensité du froid.

A deux heures, je fais dresser les tentes sur un plateau couvert de neige; tandis que je prépare le dîner je touche imprudemment, de mes mains nues, le métal de la lampe; deux de mes doigts se gèlent, et plus imprudemment encore je me frotte avec de la neige, à une température de — 45 degrés. A l'instant mes mains deviennent blanches, puis livides, jusqu'aux poignets. Petigax appelle le docteur, et à eux deux ils sauvent mes doigts en me faisant de violentes frictions.

Le docteur lui-même a eu deux fois le nez gelé. Ollier, lui aussi, a un orteil gelé.

A huit heures, le thermomètre marque — 49 degrés. Nous nous fourrons dans nos sacs et nous nous endormons profondément, car depuis trente-six heures nous n'avons guère fermé les yeux.

Nous avons aujourd'hui parcouru une douzaine de kilomètres; nous devons être à 82°6.

Vendredi 23 février. — Cette nuit, le thermomètre atteint son point extrême — 52 degrés. La plupart des harnais et des chaînes ont besoin de réparations, et avec cette température le travail est un supplice; mais il faut le faire, sous peine de voir le traînage devenir impossible...

Si cette température continue, il faudra battre en retraite. Je risque, en m'obstinant, de voir mes hommes gelés, mes traîneaux désemparés; la retraite peut devenir un désastre. En retournant immédiatement à la cabane avec mes hommes valides et mon matériel intact, je ne blesse que mon amour-propre. J'attendrai dans la cabane une température plus clémente pour repartir avec ma caravane remise en état.

Je réunis sous ma tente Querini, le docteur, Petigax et Fenoillet et leur expose la situation; ils sont tous d'avis de revenir à la baie de Teplitz.

Nous rechargeons les traîneaux et, à dix heures, nous partons. Nous suivons à peu près les traces de notre marche d'hier, souvent effacées par les pressions nouvelles ou des canaux de formation récente. En cherchant un passage, je tombe à mi-corps dans une crevasse pleine d'eau. En me cramponnant, j'évite la noyade; mais je n'étais pas encore debout que mes jambes étaient emprisonnées dans un tube de glace formé sur mes bottes et mon pantalon. L'eau avait gelé si rapidement qu'elle n'avait pas eu le temps de pénétrer cuir ni drap; au lieu d'avoir les jambes gelées je n'eus même pas à changer de vêtements.

Nous franchissons digues et canaux, et après une marche fatigante à travers une jeune glace, nous arrivons sur un plateau qui fait face à l'île du Prince-Rodolphe, précisément à l'endroit où, deux jours auparavant, nous descendîmes sur le pack. Nous hissons les traîneaux sur le glacier, et nous recommençons, en sens inverse, mais avec autant de mal, l'escalade de la colline Germania.

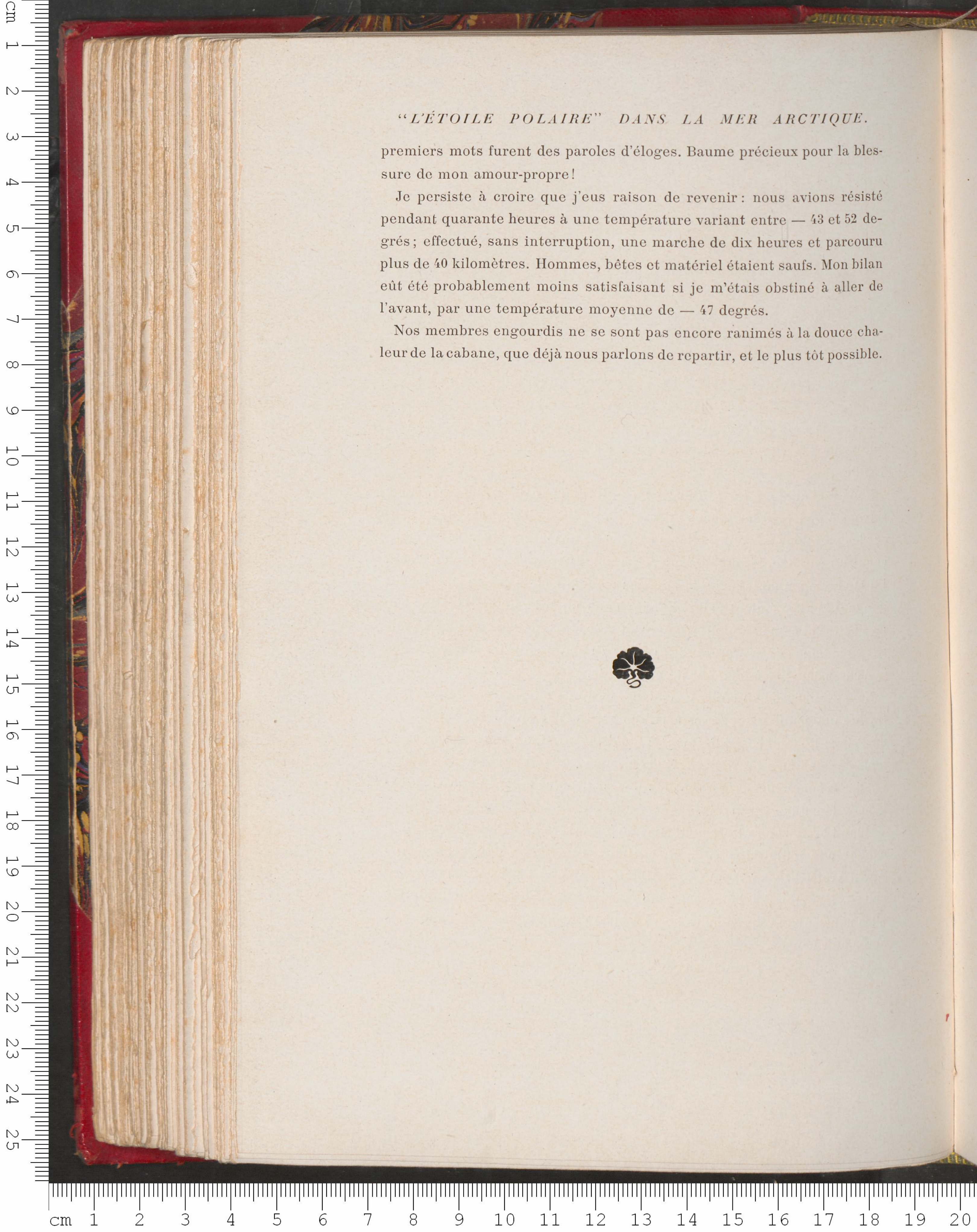
Quand les derniers traîneaux sont au haut du col, j'envoie Querini à la cabane afin d'informer S. A. R. de notre retour. La nuit est tombée. Après avoir rassemblé tout le matériel, je donne l'ordre de dételer les chiens. Les pauvres bêtes sont si épuisées que je les laisse en liberté; elles nous suivent docilement jusqu'à la cabane où nous arrivons un peu après huit heures.

Avec son exquise courtoisie, le Prince approuva notre retraite, et ses

premiers mots furent des paroles d'éloges. Baume précieux pour la blessure de mon amour-propre !

Je persiste à croire que j'eus raison de revenir : nous avions résisté pendant quarante heures à une température variant entre — 43 et 52 degrés ; effectué, sans interruption, une marche de dix heures et parcouru plus de 40 kilomètres. Hommes, bêtes et matériel étaient saufs. Mon bilan eût été probablement moins satisfaisant si je m'étais obstiné à aller de l'avant, par une température moyenne de — 47 degrés.

Nos membres engourdis ne se sont pas encore ranimés à la douce chaleur de la cabane, que déjà nous parlons de repartir, et le plus tôt possible.



CHAPITRE II

En route! — Le pack. — Les digues de pression; les canaux. — Le froid. — Départ d'Evensen. — L'heure de la soupe. — Congélations diverses. — Les guides vont en avant frayer le passage.

Un mauvais temps, qui dura huit jours, une tempête, dont la violence nous eût été funeste sur le pack, nous consolèrent tout à fait du désenchantement de la retraite. Notre courte expérience nous permit d'apporter à la caravane quelques améliorations. La nécessité reconnue d'alléger notre chargement, pour franchir les digues de glace, eut cette heureuse contre-partie, qu'ayant perdu quinze jours, sûrs désormais de ne partir que le 10 ou 11 mars, et obligés d'opérer le retour vers le milieu de mai, époque où commence le dégel, nous pouvions réduire, respectivement, à douze et vingt-quatre, le nombre de jours pendant lesquels le premier et le second groupe marcheraient avec moi vers le nord et diminuer en proportion les rations des hommes et des chiens.

En revanche, nous avions constaté l'insuffisance probable de notre provision de pétrole et l'obligation d'avoir un homme de plus aux traîneaux, pour qu'il y eût toujours deux guides en avant de la colonne. C'était le seul moyen d'avancer rapidement et de rattraper les quinze jours perdus.

Le choix tomba sur le jeune Stökken qui désirait vivement nous accompagner.

Malgré la surcharge de pétrole et le surcroît de vivres et de vêtements nécessaires pour un homme de plus, nous pûmes alléger notre chargement de 320 kilogrammes.

Nous remplaçons les vêtements Jäger, qui s'imprègnent d'humidité et se transforment rapidement en fourreaux de glace, par de forts vêtements de drap gris, ayant culottes en *knickerbokers* et jaquettes en *anorakers*, avec ceinture à la taille et capuchon bordé de renard.

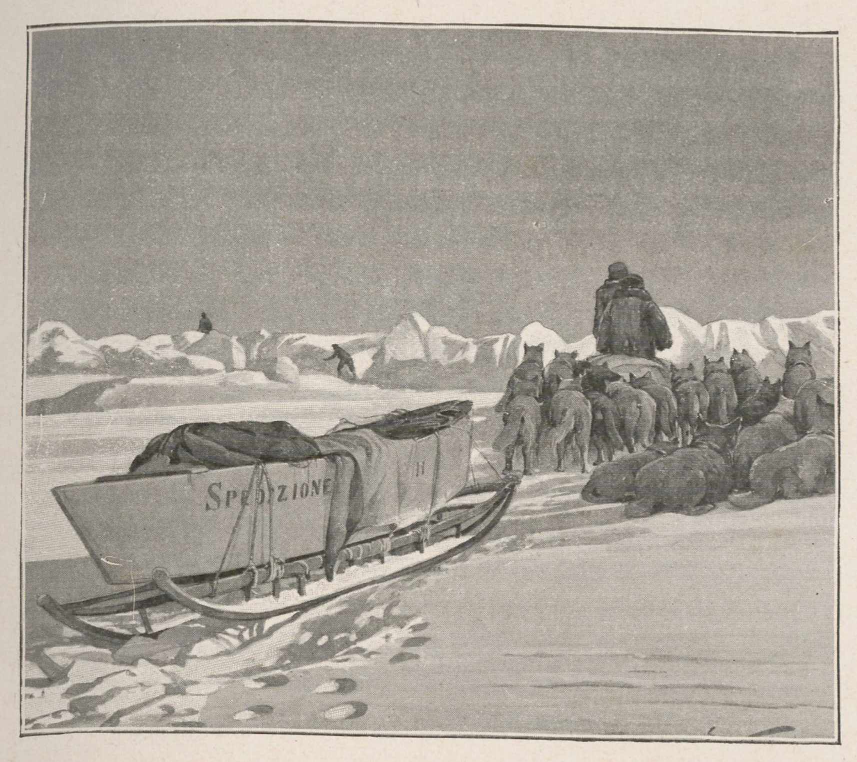
Nous échangeons, contre de gros bas de laine, les bas en peau de chèvre qui se déchirent facilement et abandonnons les bottes de renne pour les finsko; nous nous munissons d'édredons pour lutter dans nos sacs de couchage contre l'humidité; enfin nous remplaçons par des sachets de peau les boîtes de fer-blanc quand elles ne sont pas indispensables. Après avoir ainsi ajouté et retranché à notre chargement, nous nous trouvâmes à la tête de quatre cent cinquante-six rations à consommer, ce qui nous faisait en définitive une charge de 3 048 kilogrammes à traîner.

Les vents de la semaine précédente avaient poussé le pack dans la baie de Teplitz et la glace côtière nous paraissait assez résistante pour que nous pussions y risquer nos traîneaux.

Dimanche 11 mars. — A huit heures quarante-cinq, je donne le signal du départ. Nous traversons la baie de Teplitz dans la direction du cap Saülen où nous trouvons une jeune glace sur laquelle nous passons rapidement pour atteindre la zone du vieux pack. Les chiens souffrent beaucoup des efflorescences de sel formées sur la jeune glace, et nos hommes s'attellent aux traîneaux pour les aider. La caravane forme une longue file en tête de laquelle je m'avance avec S. A. R.

Vers onze heures, nous trouvons la vieille glace qui est fort escarpée; le Prince assiste à nos premières luttes contre les digues de pression; puis il nous salue et retourne sur ses pas. Cette séparation est plus pénible que celle du mois passé; à l'ivresse du début, a succédé la conscience avertie des difficultés à vaincre, des dangers à courir. Ce n'est plus l'enthousiasme du triomphe qui nous transporte, mais l'espérance de faire mieux que nos illustres prédécesseurs qui nous soutient.

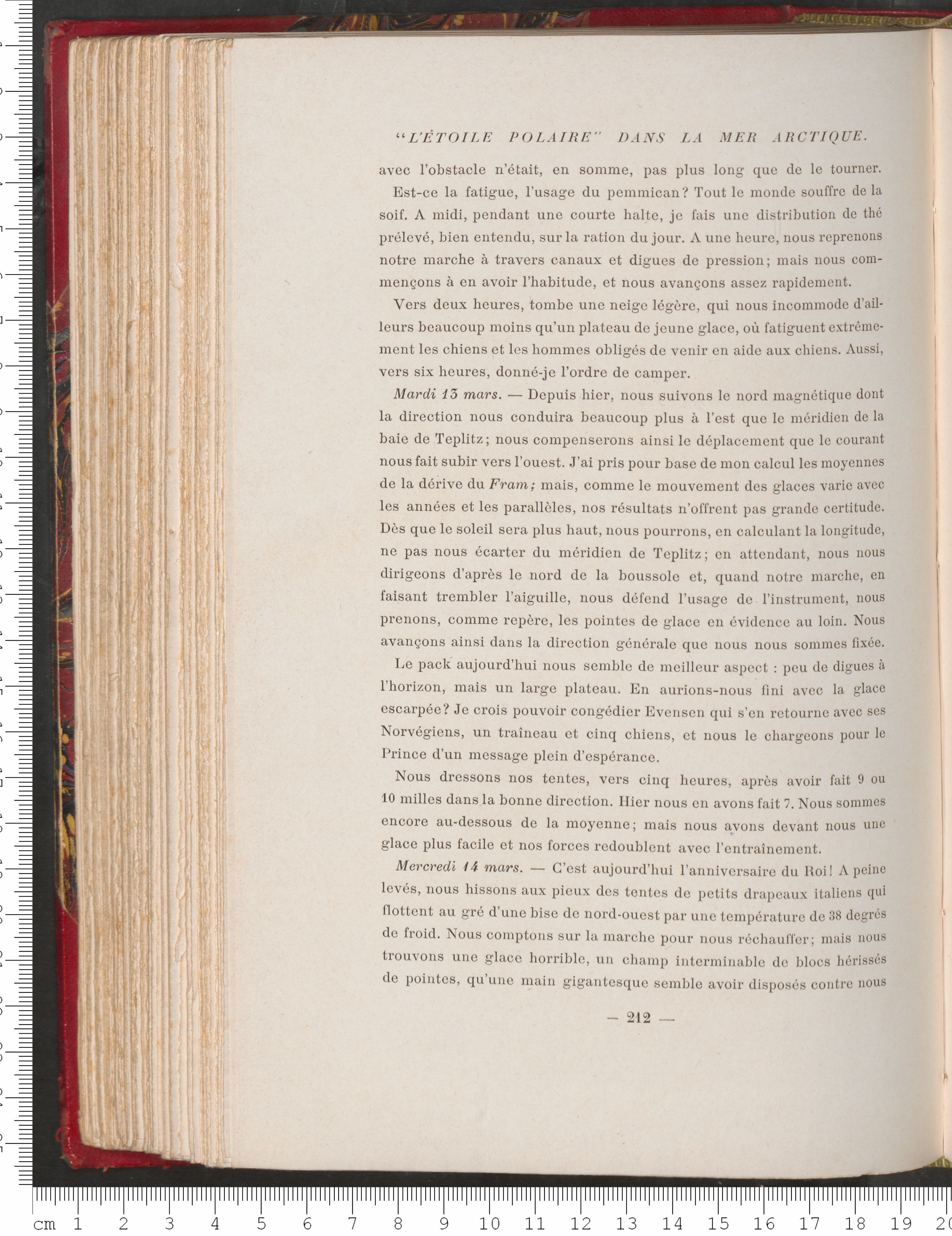
Le vieux pack est difficile à parcourir; tous les deux cents pas, le piolet des guides doit nous ouvrir un chemin à travers les digues de pression. La température se maintient à — 33 degrés. Un peu après midi, nous renvoyons les Norvégiens auxiliaires et le traînage devient encore plus fatigant. Vers sept heures, j'aurais voulu camper; mais nous apercevons un canal, que nous franchissons dans la crainte de le voir s'élargir; puis un autre, que nous franchissons encore pour ne pas camper entre deux canaux. Enfin, vers quatre heures, nous dressons nos tentes. Bêtes et gens sont exténués. Au sud-est le cap Saülen, à l'est le cap Fligely s'effacent dans la nuit. A six heures, nous sommes tous dans nos sacs, dormant d'un lourd sommeil.



TOUS LES DEUX CENTS PAS, LE PIOLET DES GUIDES DOIT NOUS OUVRIR UN CHEMIN.

Lundi 12 mars. — Nous sommes décidément dans une région de canaux; quelques-uns sont gelés de la nuit précédente et couverts d'une glace qui n'est guère solide. En traversant l'un d'eux, un traîneau plonge dans l'eau son arrière-train. Un de nos hommes s'avance à quatre pattes et lie une corde à l'extrémité des traits; cinq de nous s'attellent à cette corde en s'éloignant les uns des autres afin de distribuer leur poids sur différents points de la glace. Nous halons ferme et amenons le traîneau sur une glace plus forte.

Cet incident nous servit de leçon : quand la glace était peu sûre, j'expédiais un homme qui devait s'arrêter à l'endroit où la glace, redevenant forte, formait presque toujours un léger renflement. J'envoyais un premier traîneau qu'un homme suivait à distance; puis, à 20 ou 30 mètres les uns des autres, les traîneaux passaient, chacun d'eux entrant dans la zone dangereuse quand son prédécesseur en était sorti. Ce système n'était pas très rapide, mais évitait les accidents; et ruser



avec l’obstacle n’était, en somme, pas plus long que de le tourner.

Est-ce la fatigue, l’usage du pemmican? Tout le monde souffre de la soif. A midi, pendant une courte halte, je fais une distribution de thé prélevé, bien entendu, sur la ration du jour. A une heure, nous reprenons notre marche à travers canaux et digues de pression; mais nous commençons à en avoir l’habitude, et nous avançons assez rapidement.

Vers deux heures, tombe une neige légère, qui nous incommode d’ailleurs beaucoup moins qu’un plateau de jeune glace, où fatiguent extrêmement les chiens et les hommes obligés de venir en aide aux chiens. Aussi, vers six heures, donné-je l’ordre de camper.

Mardi 13 mars. — Depuis hier, nous suivons le nord magnétique dont la direction nous conduira beaucoup plus à l’est que le méridien de la baie de Teplitz; nous compenserons ainsi le déplacement que le courant nous fait subir vers l’ouest. J’ai pris pour base de mon calcul les moyennes de la dérive du *Fram;* mais, comme le mouvement des glaces varie avec les années et les parallèles, nos résultats n’offrent pas grande certitude. Dès que le soleil sera plus haut, nous pourrons, en calculant la longitude, ne pas nous écarter du méridien de Teplitz; en attendant, nous nous dirigeons d’après le nord de la boussole et, quand notre marche, en faisant trembler l’aiguille, nous défend l’usage de l’instrument, nous prenons, comme repère, les pointes de glace en évidence au loin. Nous avançons ainsi dans la direction générale que nous nous sommes fixée.

Le pack aujourd’hui nous semble de meilleur aspect : peu de digues à l’horizon, mais un large plateau. En aurions-nous fini avec la glace escarpée? Je crois pouvoir congédier Evensen qui s’en retourne avec ses Norvégiens, un traîneau et cinq chiens, et nous le chargeons pour le Prince d’un message plein d’espérance.

Nous dressons nos tentes, vers cinq heures, après avoir fait 9 ou 10 milles dans la bonne direction. Hier nous en avons fait 7. Nous sommes encore au-dessous de la moyenne; mais nous avons devant nous une glace plus facile et nos forces redoublent avec l’entraînement.

Mercredi 14 mars. — C’est aujourd’hui l’anniversaire du Roi! A peine levés, nous hissons aux pieux des tentes de petits drapeaux italiens qui flottent au gré d’une bise de nord-ouest par une température de 38 degrés de froid. Nous comptons sur la marche pour nous réchauffer; mais nous trouvons une glace horrible, un champ interminable de blocs hérissés de pointes, qu’une main gigantesque semble avoir disposés contre nous



NOUS DRESSAMES LA TENTE SANS TROUVER UN BLOC POUR L'ABRITER.

en manière de chausse-trapes. Nos quatre guides, avec une rapidité incroyable, nous frayent, à coups de piolet, un sentier où s'engagent traîneaux et piétons. Chemin faisant, nous rencontrâmes par deux fois un canal de glace assez résistante et orienté précisément vers le nord-nord-ouest. La caravane s'y engagea naturellement, heureuse pour les guides et pour soi, de reprendre haleine avant d'affronter de nouveaux obstacles.

Quand le soir nous dressâmes nos tentes, nous avions avancé de 3 milles et demi après un travail de huit heures. Nous sommes fatigués et engourdis par un froid de — 43 degrés.

Sous nos petits drapeaux qui flottent encore, je partage entre mes hommes un morceau de chocolat secrètement emporté pour fêter ce grand jour. Innocent sybaritisme, le seul auquel nous nous livrâmes pendant tout le voyage en traîneaux!

Canepa, en coupant du beurre, s'est fait une blessure au poignet. Je lui adresse une sévère réprimande. Nous n'avons pas le droit de nous exposer au moindre accident; un homme hors de service serait une calamité pour la caravane.

Malgré le chocolat, nous sommes mécontents de notre journée; et le

froid, qui nous fait souffrir jusque dans nos sacs, ne contribue pas à nous rendre notre bonne humeur.

Jeudi 15 mars. — A huit heures, le thermomètre marque — 44 degrés; mais nous nous réchauffons un peu au passage d'un plateau assez étendu, coupé seulement d'une longue chaîne de séracs que nous mettons deux heures à franchir. Ensuite nous marchons facilement, d'abord sur de la jeune glace, plus tard sur de la vieille glace sans digues ni canaux. Mais le froid nous fatigue encore plus que la marche et, vers trois heures et demie, je me vois obligé de camper; nous avions fait 7 milles dans la direction du nord.

Le soleil n'est guère chaud; cependant quand il disparaît à l'horizon, la température baisse encore d'un ou deux degrés.

La colonne de mercure du thermomètre à minima s'est scindée en deux parties. Je les rapproche à la chaleur d'une chandelle et dépose l'instrument sur un sac pour me livrer à mes fonctions de cuisinier soudain j'entends un coup sec, je me retourne vivement : je ne pus jamais retouver la cuvette du thermomètre qui venait de se détacher violemment de son tube. J'étais fort contrarié, ne possédant que ce thermomètre à minima, le seul, par des froids pareils, capable d'indiquer exactement la température, la présence d'un homme près d'un thermomètre libre pouvant causer des variations de trois et même quatre degrés.

Le soir, nos sacs d'édredon sont gelés; il faut deux hommes pour les tirer et les étendre. Nous nous y fourrons à grand'peine, moins pour dormir qu'y claquer des dents. Sur les genoux de nos pantalons nous avons des plaques de glace; nous en avons sur les joues, sous les aisselles, partout où la sueur a pu couler. Quand nous sommes dans nos sacs depuis quelques heures, cette glace se décide à fondre et, au milieu de l'humidité, nous trouvons enfin un sommeil réparateur.

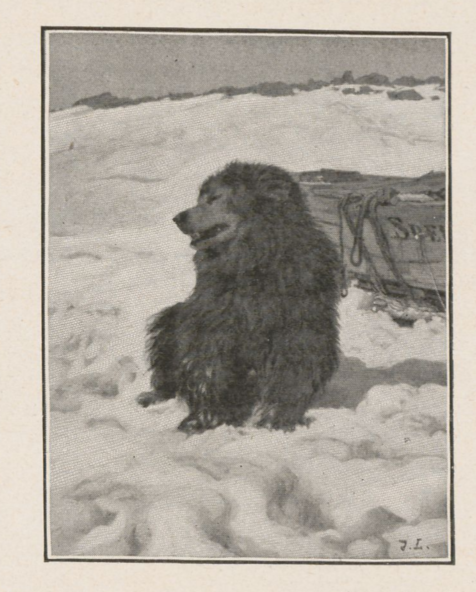
Vendredi 16 mars. — Le froid de la nuit a dû être intense; à six heures du matin, nous avons encore — 50 degrés. Les préparatifs de départ se font lentement. A l'extrémité de mes doigts j'ai la chair en lambeaux et, quand il faut ôter mes moufles, à travers mes seuls gants, je souffre le martyre. Heureusement nous trouvons une glace assez facile et nous faisons 9 milles dans la direction du nord.

Je crains toujours de voir s'épuiser chez nos hommes leurs ressources d'énergie : mais la conscience du devoir, la nécessité du travail, la présence des camarades les soutiennent d'admirable façon.

L'HEURE DE LA SOUPE.

Il est pendant la journée une heure à laquelle nous pensons délicieusement : c'est l'heure du dîner.

Quand l'ordre est donné de camper, Petigax, qui mène la colonne, choisit l'emplacement convenable; les traîneaux, par groupe, se mettent à l'alignement. C'est entre eux que nous dressons nos tentes, dont les cordes latérales sont attachées aux patins et les cordes extrêmes à un piolet planté dans la glace. Entre les traîneaux éloignés des tentes sont tendues des cordes d'acier où sont liés les chiens à mesure qu'on les dételle. Pendant qu'ils se querellent et se battent pour la meilleure place, Savoie emmène à l'écart la victime désignée et d'un coup de hache l'immole à l'appétit de ses semblables.



UN DE NOS MEILLEURS CHIENS.

Pendant ce temps, Cavalli, Querini et moi nous préparons la soupe de nos groupes respectifs : les pâtes d'Italie, l'extrait de Liebig, la viande et le beurre mêlés ensemble forment une excellente pâtée. Quand les hommes ont distribué aux bêtes le pemmican quotidien, ils viennent sous la tente s'asseoir sur les sacs de couchage roulés en manière de divan. Alors on verse dans les gamelles alignées la soupe délicieusement chaude! Nous oublions toutes nos souffrances, toutes nos difficultés, toutes nos inquiétudes. La gamelle réchauffe les jambes sur lesquelles nous l'avons posée et la main engourdie qui la tient; sa douce fumée fait fondre la glace qui borde notre passe-montagne; chaque cuillerée apporte une sensation de bien-être à tout notre corps. Et nous mangeons lentement, lentement, pour prolonger ce moment de plaisir....

Ce soir nous sommes entrés fort tard dans nos sacs; le chien Basket, un des meilleurs, a une patte gelée et nous le torturons pendant des heures avec de l'eau tiède et des frictions. Ollier a également un talon gelé. Encore des frictions et de l'eau tiède.

Samedi 17 mars. — La distribution d'hier a complètement vidé un de nos traîneaux. Querini me demande de le prendre et d'abandonner plutôt un de ses traîneaux en assez mauvais état. Le transfert du chargement augmente les embarras du départ toujours si lent à se faire. Nous nous mettons en route, à onze heures passées, mais la glace est bonne. A cinq heures et demie, nous avions gagné 10 milles en latitude. Le thermomètre marque — 44 degrés. La température ne se décide donc pas à monter!

Dimanche 18 mars. — Après deux heures d'une marche relativement facile, malgré de nombreux coups de vent, nous retombons sur une série de digues. C'est décourageant! Bientôt le vent souffle par rafales et, quoique la température s'élève jusqu'à — 33 degrés, il devient impossible d'avancer; nous campons.

Voilà huit jours que nous avons quitté la cabane; notre moyenne de marche est absolument insuffisante. Tous nos hommes font admirablement leur devoir; je ne peux exiger d'eux rien de plus, et il faut, à tout prix, avancer plus rapidement. Que faire? C'est la question que je me pose sans cesse, et durant la marche, et le soir dans mon sac, et pendant que je prépare nos pauvres repas. Dans cinq jours, je devrai renvoyer quatre hommes, rester avec six hommes et huit traîneaux. Si la température et les conditions de la glace ne se modifient pas, il faudra renoncer à nos chimériques espoirs....

Lundi 19 mars. — Un vent violent a soufflé toute la nuit; mais la tente a tenu bon, calée à l'extérieur par la neige, à l'intérieur par le poids des hommes. La réparation d'un brancard cassé nous empêche de partir avant onze heures. Contre notre attente, la glace est bonne; elle forme une sorte de plateau sur lequel nous avançons rapidement.

Il en est continuellement ainsi : comme notre horizon visuel est très limité, la présence d'une digue nous fait craindre de trouver derrière d'autres digues encore : et, au contraire, nous trouvons le plateau! Et quand la glace facile remonte notre courage, nous la trouvons bien vite barrée par une digue ou un canal. Cette incertitude continuelle sur l'état de la glace prochaine fait qu'en bon terrain nous sommes énervés par l'appréhension du mauvais, tandis qu'aux passages difficiles, nos fréquentes déceptions nous empêchent d'en espérer de meilleurs.

Enfin aujourd'hui, malgré le départ tardif, le drift et le vent, nous avons, grâce à une température plus clémente (— 27 degrés), avancé de

9 milles vers le nord. Nous campons à l'abri d'une digue de pression, et la bonne soupe bouillante vient réchauffer nos membres et notre espérance aussi.

Mardi 20 mars. — J'expédie Petigax et Fenoillet avec un traîneau attelé des meilleurs chiens. Ils nous précéderont d'une bonne demi-heure, avec mission de frayer le passage sans nous obliger à attendre à chaque obstacle; nous les retrouverons au campement du soir. J'espère ainsi trouver toujours la voie libre, et éviter les arrêts dont les chiens abusent pour emmêler leurs traits.

Pendant la matinée, nous traversons de nombreux plateaux, mais l'après-midi, la route devient mauvaise, surtout à cause de la neige dans laquelle nous enfonçons jusqu'aux genoux. Les chiens fatiguent énormément et, vers quatre heures et demie, nous dressons nos tentes, car les pauvres bêtes sont à bout de forces.

La bonne route du matin nous a permis de faire 11 milles aujourd'hui, et nous sommes ravis de ce résultat. Pour nous rendre compte du chemin parcouru, nous faisons, chacun séparément, notre calcul et, le soir, au campement, nous établissons une moyenne; nos évaluations se corroborent presque toujours. Je n'ai pas d'autre moyen de contrôle; dès les premiers jours, nos quatre podomètres se sont détériorés; un odomètre, fixé à l'arrière d'un traîneau, a été brisé; j'en ai bien un autre, mais je le garde pour m'en servir sur la glace unie, qu'au fond de mon cœur j'espère toujours trouver quand nous serons plus au nord.



CHAPITRE III

A travers le pack. — Le groupe Querini nous quitte pour opérer son retour. — Grande fatigue de la caravane. — La route devient meilleure. — Le groupe Cavalli nous quitte pour opérer son retour.

MERCREDI *21 mars.* — Depuis dix jours déjà nous avons quitté la cabane pour marcher vers l'Inconnu. La matinée est pénible; des digues épaisses ont arrêté nos éclaireurs que nous rattrapons bientôt. Ollier et Savoie leur viennent en aide. Dans l'après-midi, nous avançons passablement et faisons une quinzaine de kilomètres dans la direction nord-nord-est. La température a de nouveau baissé : ce matin — 30 degrés; ce soir — 38 degrés. Les hommes sont très fatigués; les chiens, par contre, n'ont jamais été plus dispos.

Au coucher du soleil, du haut d'un bloc de glace, nous apercevons l'île du Prince-Rodolphe, à l'horizon. Nous en sommes cependant éloignés de 70 milles. Se pourrait-il que nous en fussions plus près? Est-ce un effet de réfraction qui nous permet de voir une terre placée au delà de notre rayon visuel? L'air est excessivement limpide et je préfère m'en tenir à cette dernière supposition, car la première serait décourageante.

En marche, l'idée m'est venue de ne renvoyer que trois hommes avec le premier groupe et d'en garder un de plus avec le mien. Le service de deux hommes en éclaireurs m'a si bien réussi que je veux pouvoir en user ainsi jusqu'au bout; or il serait dangereux qu'un homme restât seul en arrière pour s'occuper des traîneaux. En avançant le départ du premier groupe, en modifiant la répartition des vivres et en restreignant un peu les rations, je pourrai emmener avec moi un quatrième compagnon. J'appelle dans ma tente Querini et Cavalli et leur fais admettre mon projet. Je désigne les hommes du groupe qui nous quittera après-demain matin; il sera composé de Querini, Ollier et Stökken : Querini, parce qu'il est moins robuste et moins utile à l'expédition que le docteur;



INSTALLATION DE LA TENTE.

Ollier, parce qu'il semble disposé à la congélation, dont il a souffert déjà deux fois; Stökken, parce qu'il n'est pas Italien.

Jeudi 22 mars. — La marche est bonne pendant la matinée; vers deux heures, nous nous arrêtons devant une zone de séracs difficiles et qui s'étendent de l'est à l'ouest à perte de vue. Comme ce soir nous aurons à remanier le chargement des traîneaux, nous campons de bonne heure pour nous livrer à ce travail, prélude de la séparation du lendemain. Les préparatifs terminés, j'écris sur l'agenda de Querini une lettre à S. A. R.; je lui remets un lot de photographies et je vais préparer le repas de mes hommes.

Vendredi 23 mars[1]. — Querini emmène un traîneau et six bons chiens; nous avons tracé à l'avance le chemin qu'il suivra au retour : il lui faudra peu de temps pour regagner la cabane. Avant son départ, il est venu dans ma tente et m'a exprimé ses vœux pour le succès de l'expédition. Nous nous sommes embrassés avec émotion. Ollier, avec son bon sourire, me prie naïvement de lui pardonner les embarras que nous causa naguère son pied gelé. Si Querini nous quitte à regret, Ollier n'est pas fâché de renoncer à une expédition qu'il sent au-dessus de ses forces.

1. Latitude 82° 32′ N. Longitude 3 h. 56′ 40″ E. G.

Nos traîneaux se mettent en mouvement. Nous suivons, à travers la digue qui nous arrêta hier, un vrai sentier de mulets qui dut coûter mille peines à Petigax et Fenoillet partis en éclaireurs. Au sommet du chemin, je me retourne vers le sud, et j'aperçois au loin la petite caravane de Querini qui vient de se mettre en marche. Nous nous saluons une dernière fois....

Pauvres camarades! Nous ne pûmes nous défendre d'un secret sentiment d'envie en les voyant s'éloigner, persuadés qu'ils allaient retrouver le bien-être, la vie, la patrie!

Nous poursuivons notre route, Petigax et Fenoillet en avant-garde, Savoie et moi venant ensuite avec trois traîneaux, enfin le docteur et ses deux hommes avec les cinq autres. Journée fatigante : pendant 4 kilomètres, le pack n'est qu'une suite de blocs, de pointes et de fossés. Nos traîneaux en sortent en piteux état. Quand donc verrons-nous ces plateaux dont parle Nansen et qui lui permettaient de faire 30 kilomètres par jour? Nous dressons notre tente vers six heures, après en avoir fait une douzaine seulement.

Je pense invinciblement à l'étrange vision apparue l'avant-veille : l'île du Prince-Rodolphe se profilant à l'horizon. Si le pack avait tourné sur lui-même en s'appuyant sur l'île et s'était reporté au sud, ce serait le comble du malheur, la ruine de l'expédition.

Samedi 24 mars. — Il faut encore raccommoder les traîneaux; et nous partons à onze heures seulement. Nous trouvons, d'abord, une route extrêmement fatigante, puis 10 kilomètres de plateau que nous franchissons d'une traite. Enfin, après quelques heures d'une marche dans la neige, qui nous brise les jambes, nous campons dans le voisinage d'un énorme bloc qui nous abrite contre le vent du nord. Nous sommes exténués, nos traîneaux sont dans un état lamentable; mais nous avons fait plus de 10 milles et nous sommes heureux.

Dimanche 25 mars. — Nous réparons toujours les traîneaux. Ce travail accompli sans gants par une température de — 39 degrés est un supplice pour mes pauvres mains très imparfaitement guéries et pour lesquelles je redoute la congélation. Une heure après le départ, nous rejoignons Petigax arrêté par un long canal qu'il a vainement tenté de traverser ou de tourner. J'envoie trois guides en exploration dans des directions différentes et, accompagné du docteur, je monte sur une éminence d'où nous pouvons les suivre avec nos jumelles. Après deux

heures de recherches, nos trois hommes nous apportent des nouvelles décourageantes : le canal communique à l'est avec un autre canal qui se dirige vers le sud aussi loin que la vue peut porter. A l'ouest se trouve un réseau de canaux qui nous obligerait à un immense détour. Sans doute, ces canaux se sont ouverts pendant la grande marée du 21 mars. Il n'y a qu'à attendre : par une température de — 39 degrés, ils seront bien vite gelés et nous pourrons les traverser demain.



NOUS TROUVONS D'ABORD UNE ROUTE EXTRÊMEMENT FATIGANTE.

Lundi 26 mars. — Petigax, envoyé en reconnaissance vers le canal qui nous barre le nord, vient nous dire qu'il est imparfaitement gelé ; il en a vu sortir un morse. Nous explorons le canal de l'est : il est couvert d'une couche de glace encore bien mince. Néanmoins, c'est la seule route possible et je suis résolu à en courir le risque. Un à un, et avec mille précautions, passent tous nos traîneaux. Comme compensation, nous trouvons un autre canal couvert d'une forte glace et qui se dirige vers le nord. Pendant deux heures entières, nos traîneaux y glissent comme sur une grande route et nous avons peine à suivre l'allure des chiens. Après une succession de digues, de plateaux et de canaux, nous atteignons six heures et nous dressons notre tente. Nous avions (qui l'eût dit ce matin ?) parcouru plus de 20 kilomètres !

Mardi 27 mars. — Ce matin, à huit heures, le thermomètre marque — 41 degrés et le vent du nord continue à souffler. Après les inévitables réparations, nous piquons vers l'ouest, car une digue infranchissable nous barre la route du nord. Heureusement nous la traversons avant midi. La journée est fatigante, mais assez bonne. Hommes et chiens ne s'arrêtent qu'après 15 kilomètres.

Mercredi 28 mars. — Bien que j'aie réveillé mon monde à six heures, nous ne démarrons qu'à dix. Partis à bonne allure, nous trouvons bientôt une digue très profonde qui nous arrête une grande heure. J'en profite pour prendre la hauteur méridienne qui me donne la décourageante latitude de 83 degrés. Est-ce que nos horizons artificiels seraient détraqués? Rien ne l'indique. Je ne crois cependant pas m'être trompé dans l'évaluation quotidienne du chemin parcouru. Nous la contrôlons avec soin, nous tenant au-dessous de la réalité. Nous devrions être aux environs de 83° 50′. Cinquante minutes de différence en deux semaines! Il faut à tout prix presser l'allure, ou c'en est fait de nos rêves ambitieux.

Après le passage de la digue, nous trouvons une série de plateaux couverts d'une neige compacte sur laquelle nous avançons avec rapidité. Aurions-nous enfin atteint ce pack uni et facile après lequel nous soupirons? Encouragés par le succès, ne trouvant, d'ailleurs, pas d'endroit propice au campement, nous poussons de l'avant, et nous nous arrêtons seulement à huit heures sur un large plateau où nous dressons la tente.

Je compte que nous avons avancé d'une trentaine de kilomètres; mais l'effort est trop grand et nous ne pourrions, sans danger, nous y astreindre deux ou trois jours de suite. Nos hommes ont été debout seize heures, ont travaillé quatorze. C'est un surmenage qui nous serait fatal. Si dorénavant la glace est bonne, j'avancerai le renvoi du second groupe, afin de gagner quelques jours de vivres; nous pouvons encore réussir!

Jeudi 29 mars. — Mauvaise nuit : l'excès de fatigue, le froid intense, des craquements continuels, de la neige fouettée par un fort vent de nord-ouest, nous ont empêchés longtemps de dormir. Durant toute la journée, nous cheminâmes assez facilement; vers six heures, une digue nous arrêta, et comme je ne voulais pas forcer l'étape, nous dressâmes notre tente, pendant que Petigax et Fenoillet allaient reconnaître les conditions du sol pour le lendemain. Décidément la route est meilleure; les plateaux se succèdent plus nombreux à mesure que nous avançons vers le nord. Je renverrai le second groupe après-demain et je continuerai ma marche avec trois hommes et cinq traîneaux.

Vendredi 30 mars. — A dix heures, les guides ont frayé un chemin dans la digue qui nous arrêta hier et la caravane se trouva bientôt sur un plateau dont les limites se perdaient à l'horizon. A midi je puis observer

la hauteur méridienne et je trouve 83° 10′. Le pack doit dériver vers le sud de 3 à 4 milles par jour et le vent souffle du nord. Les vents du sud ne nous apporteront-ils donc pas une compensation? Qu'importe, d'ailleurs! L'essentiel est d'avoir un chemin semblable à celui d'hier. En vingt jours, nous franchissons 200 milles! L'avenir m'apparaît en rose... et j'allonge le pas.



C'ÉTAIT UNE SÉRIE DE PLATEAUX COUVERTS D'UNE NEIGE COMPACTE.

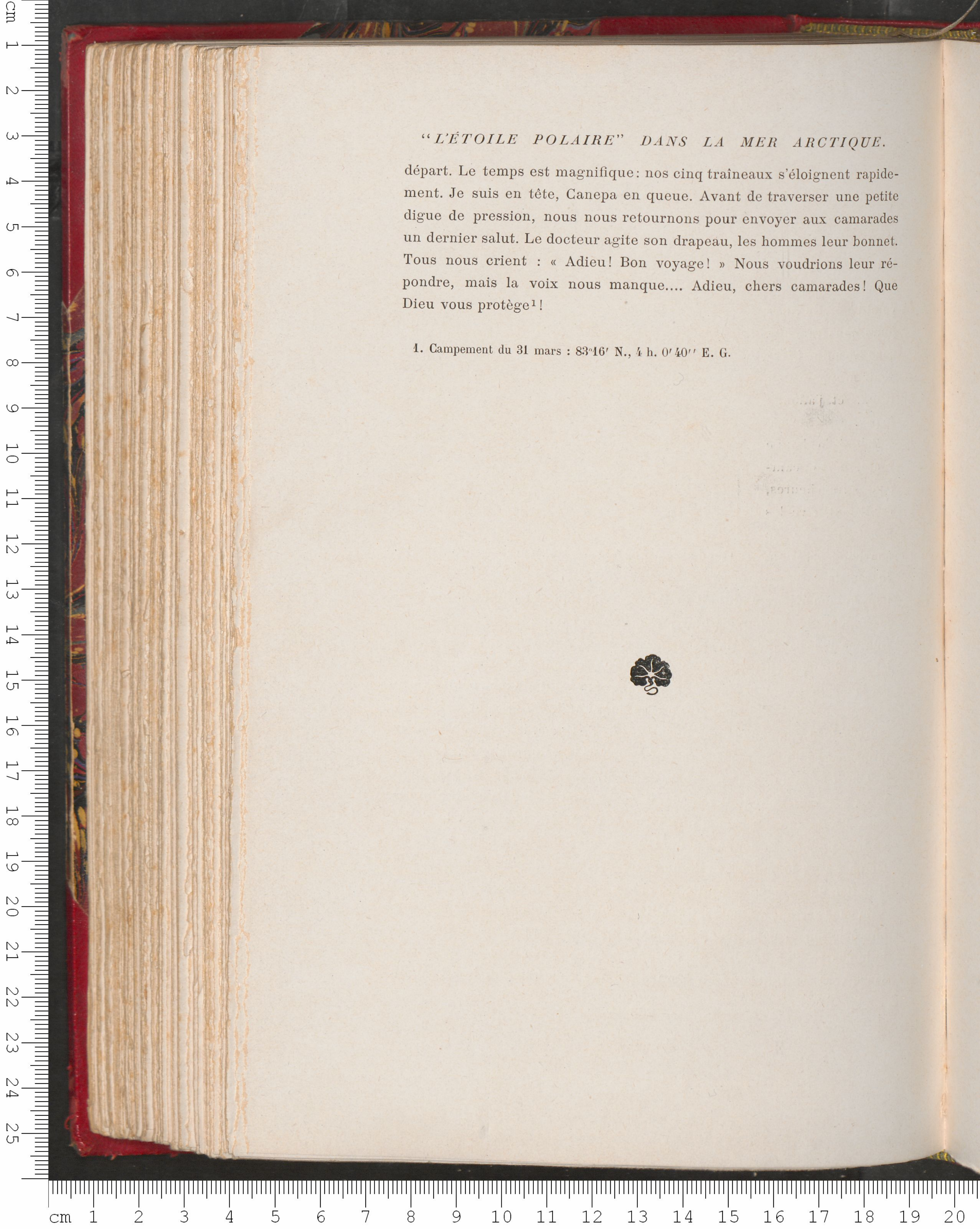
Malgré la bonne route, nous campons, à trois heures, car il faut faire les préparatifs de la nouvelle séparation. Je remets au docteur, qui emmènera Cardenti et Savoie, vingt-quatre chiens, trois traîneaux, des vivres pour dix-huit jours. Pendant toute la soirée, nous discourons de la cabane et de ses richesses, des camarades que nous y avons laissés, de notre chère *Étoile polaire*. Et ces hommes, si intimement unis par la communauté du travail et des dangers et qui allaient peut-être se séparer pour toujours, parlaient sans inquiétude de l'avenir! Loin des sources de la vie, dans cet immense désert de glace, leur bonne humeur m'apparut comme la plus haute expression de la valeur morale.

Samedi 31 mars. — Pendant qu'on attelle les chiens, je fais voir mon index à Cavalli. Pour tout remède, il me promet de me l'amputer au retour. J'écris sur son carnet une lettre à S. A. R., contenant le détail de mes projets. Je donne au docteur, comme à Querini, le conseil de marcher vers le sud-est, et de ne pas céder, sauf absolue nécessité, à la tentation de changer de route, puis nous nous faisons nos adieux.

En nous serrant les mains, Cavalli et moi, nous sommes pris d'une subite émotion et nous nous jetons dans les bras l'un de l'autre. Bien bas je le charge d'un dernier adieu pour ma mère et ma fiancée, et je m'élance vers les traîneaux en donnant, d'une voix rauque, le signal du

départ. Le temps est magnifique : nos cinq traîneaux s'éloignent rapidement. Je suis en tête, Canepa en queue. Avant de traverser une petite digue de pression, nous nous retournons pour envoyer aux camarades un dernier salut. Le docteur agite son drapeau, les hommes leur bonnet. Tous nous crient : « Adieu ! Bon voyage ! » Nous voudrions leur répondre, mais la voix nous manque.... Adieu, chers camarades ! Que Dieu vous protège[1] !

1. Campement du 31 mars : 83°16′ N., 4 h. 0′40′′ E. G.



CHAPITRE IV

Bloqués par le vent. — Délivrance. — Passage difficile. — Le sacrifice des chiens. — Le parallèle 84. — Une digue superbe. — La journée des bains. — Histoire d'une casserole trouée. — Encore bloqués. — Une bonne étape. — Par 85°48′. — Plus loin que Nansen. — Le parallèle 86°34′.

Nous voici seuls sur la plaine immense! Le départ de nos amis a brisé le dernier lien qui nous unissait au monde. Toutes mes espérances, toutes mes ambitions s'élancent à la suite du premier traîneau, dont les deux sillons m'attirent impérieusement vers le nord. Petigax et Fenoillet le dirigent: neuf chiens le tirent, les meilleurs du troupeau. En compagnie de Canepa, je ferme la marche, à la tête de cinq autres traîneaux attelés de quarante chiens. Nous avons aujourd'hui fait une bonne étape; plus de 28 kilomètres, sur de vastes plateaux à peine accidentés....

Dimanche 1er avril. — Après la prière du matin, nous avons poussé le cri de « Vive le Roi! » qui nous apporte une bouffée d'air de la patrie, un chaud souvenir de tout ce que nous aimons.

Il fait un vent endiablé qui a beaucoup adouci la température, et le thermomètre marque — 25 degrés; mais le vent nous empêche de partir. Comme dans notre tente nous ne pouvons pas nous tenir, même assis, sans avoir le dos courbé, nous nous fourrons résolument dans nos sacs, où nous essayons de dormir.

A quatre heures, l'intensité de la bourrasque a un peu diminué. Je sors de la tente; impossible de rien distinguer à trois mètres, car il tombe maintenant une neige abondante. Les chiens en sont complètement couverts; on ne voit dépasser que le bout de leurs museaux. Par leur silence inusité, ils semblent approuver ce repos imprévu. Après une heure d'attente, je renonce à marcher aujourd'hui. Je prépare le dîner, pour lequel je n'emploie que deux rations. N'ayant pas travaillé, nous devons moins manger.

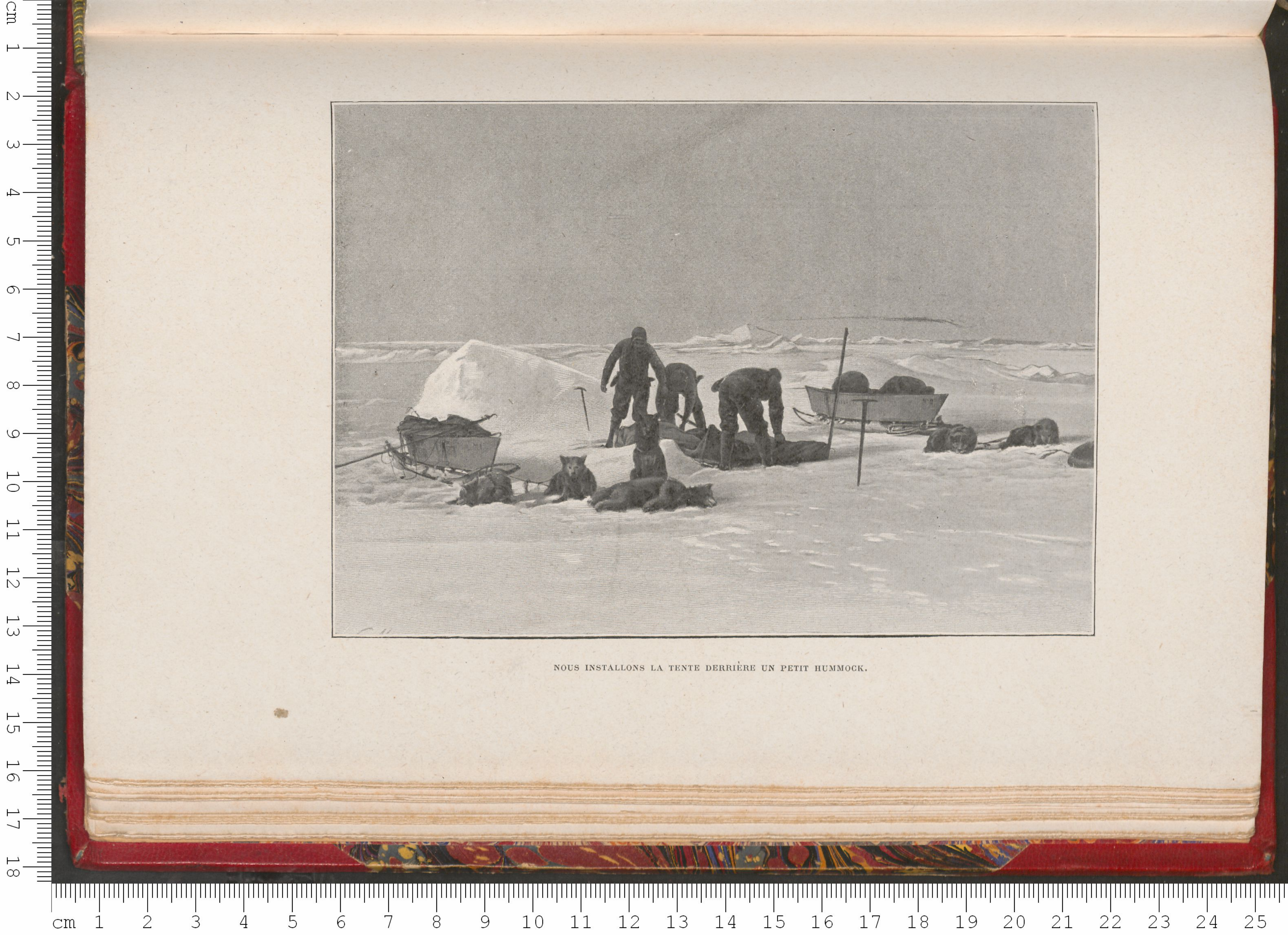
Avec ces 25 degrés nous restons dans la tente sans souffrir; j'écris comme un vrai sybarite, la moitié du corps hors du sac. Je fais mon travail de Pénélope : le décompte des rations de pemmican. La diminution graduelle des vivres à traîner; la réduction consécutive des bêtes dont le nombre à garder peut varier encore suivant l'état possible de la glace et la longueur éventuelle des marches; la transformation successive d'une unité qui mange, en rations qui sont mangées; tous ces éléments font du problème du pemmican un passe-temps toujours nouveau. Mes calculs me rassurent : au milieu du mois de juin, nous pourrons avoir encore douze chiens bien nourris. C'est plus qu'il n'en faut, car à cette époque, si nous ne sommes pas encore de retour à la cabane, nous commencerons à mourir de faim.

Lundi 2 avril. — Nous avons passé une excellente nuit; la température a atteint — 17 degrés, et nous transpirons avec volupté. A cinq heures, nous sommes debout; mais le vent qui souffle avec violence nous oblige à différer le départ. Nous déjeunons sans dire un mot. Ce vent commence à nous inquiéter. Passe encore pour hier : c'était dimanche, et nous avions besoin de repos. Mais les heures s'envolent et notre impatience grandit. Nos yeux interrogent continuellement le baromètre qui baisse peu à peu et sans discontinuer.

Vers midi, se produit une éclaircie. Nous partons. A travers la neige qui est molle, et souvent très haute, nous avançons de 8 milles environ. Mais à cinq heures, un tourbillon de neige nous enveloppe, et c'est à tâtons que nous dressons notre tente à l'abri d'un hummock voisin.

Mardi 3 avril. — Le drift extrêmement violent nous contraint encore à rester dans nos sacs : nous sommeillons toute la journée. La neige, poussée par la tempête, pénètre dans la tente par les moindres fissures et nous recouvre d'une couche blanche....

Mercredi 4 avril. — Nous sommes encore bloqués! Le drift est tellement épais que nous perdons l'espérance de partir. Quelques traineaux sont ensevelis sous la neige. Nous avons délié, dans la crainte qu'ils ne soient étouffés, les quelques chiens qui n'avaient pas réussi à se détacher eux-mêmes. C'est le quatrième jour de mauvais temps! Que sera devenu le second groupe? Son sort nous préoccupe. Si du côté du sud la neige est tombée comme ici, il n'aura plus retrouvé les traces de nos traîneaux après la deuxième étape. Notre inquiétude pour les camarades calme l'irritation que nous cause cette inaction forcée. Je conseille à



NOUS INSTALLONS LA TENTE DERRIÈRE UN PETIT HUMMOCK.



IL FALLUT DÉGAGER LES TRAINEAUX ENSEVELIS SOUS LA NEIGE.

mes hommes de dormir pour ne pas s'exciter l'appétit; mes pauvres chiens jeûnent aussi.

Jeudi 5 avril. — Pendant la nuit, le vent s'est enfin calmé. Tandis qu'à grand'peine mes compagnons dégagent le matériel enfoui dans la neige, je prépare un solide déjeuner dont nous avons grand besoin.... Nos braves chiens n'ont jamais eu plus d'entrain; ils s'essoufflent pour rejoindre le traîneau de Petigax, qu'ils aperçoivent au loin, et la caravane avance rapidement sur la neige fort dure, battue par le vent. Vers neuf heures, pendant que je fais passer un traîneau par un chemin que les guides ont frayé dans une digue de pression, je m'aperçois qu'il s'est formé à cet endroit une crevasse qui s'élargit de plus en plus.

Le second traîneau la traverse non sans peine. Il n'en fut pas ainsi pour le troisième : j'avais lié une corde au traîneau et le tirais d'un bord, tandis que Canepa poussait de l'autre. Les quatre premiers chiens enjambent la crevasse, mais les autres se refusent obstinément à sauter, entraînent les premiers dans l'eau et y tombent à leur tour. Le traîneau allait suivre, quand, par bonheur, il s'accrocha à la glace par son avant-train, et le voilà qui reste suspendu au-dessus du gouffre, tandis que nos



UN GUIDE EMMENAIT LE CHIEN DÉSIGNÉ POUR LE SACRIFICE.

malheureux chiens se débattent dans l'eau, étranglés par leurs cordes. Nous pûmes les délivrer; mais je ne sais ce qui serait advenu du traîneau si les deux bords de la crevasse n'eussent, en se rapprochant, repris les patins par en-dessous et rétabli le traîneau sur une surface à peu près plane, que le reste de la caravane traversa sans difficulté.

Vers une heure, s'élève un vent du sud-sud-est, et l'atmosphère s'obscurcit; maintenant, la glace est extrêmement agitée; tout autour de nous, nous voyons des digues qui se forment, un bouleversement général. C'est l'effet ordinaire des changements de vent subits, sur cette glace peu épaisse, peu compacte et qui est déjà divisée en champs de peu d'étendue par les vents des jours précédents. Poussés heureusement par un vent du sud, nous cheminons pendant plusieurs heures à travers ce réseau interminable de digues et de canaux, et, vers six heures, nous établissons notre campement.

Ce soir, nous avons immolé Jason, un de nos meilleurs chiens, que ses camarades avaient cruellement maltraité. Le choix de la victime devient tous les jours plus désagréable et plus difficile : d'abord, nous avions sacrifié les chiens les plus faibles, puis les plus paresseux, enfin ceux qui



LE CHOIX DE LA VICTIME DEVIENT TOUS LES JOURS PLUS DIFFICILE.

avaient la mauvaise habitude de manger les harnais; maintenant il faut faire notre choix parmi les bons, au milieu de compagnons auxquels nous nous attachons davantage, à mesure que leur nombre diminue. Les survivants n'ont pas les mêmes scrupules que nous, et déchirent à belles dents une viande dont naguère ils ne voulaient pas.

Vendredi 6 avril. — Le vent est tombé; le thermomètre marque — 26 degrés; la neige est excellente, et de sept à deux heures nous cheminons rapidement. Mais un large canal nous empêche alors d'atteindre un superbe plateau que nous apercevons au delà. Il s'allonge à gauche et à droite en fer à cheval; nous sommes dans un cul-de-sac. Il faudrait faire plusieurs kilomètres pour en doubler l'une des extrémités. Je préfère rester où nous sommes et attendre qu'avec la nuit le canal se gèle ou se ferme.

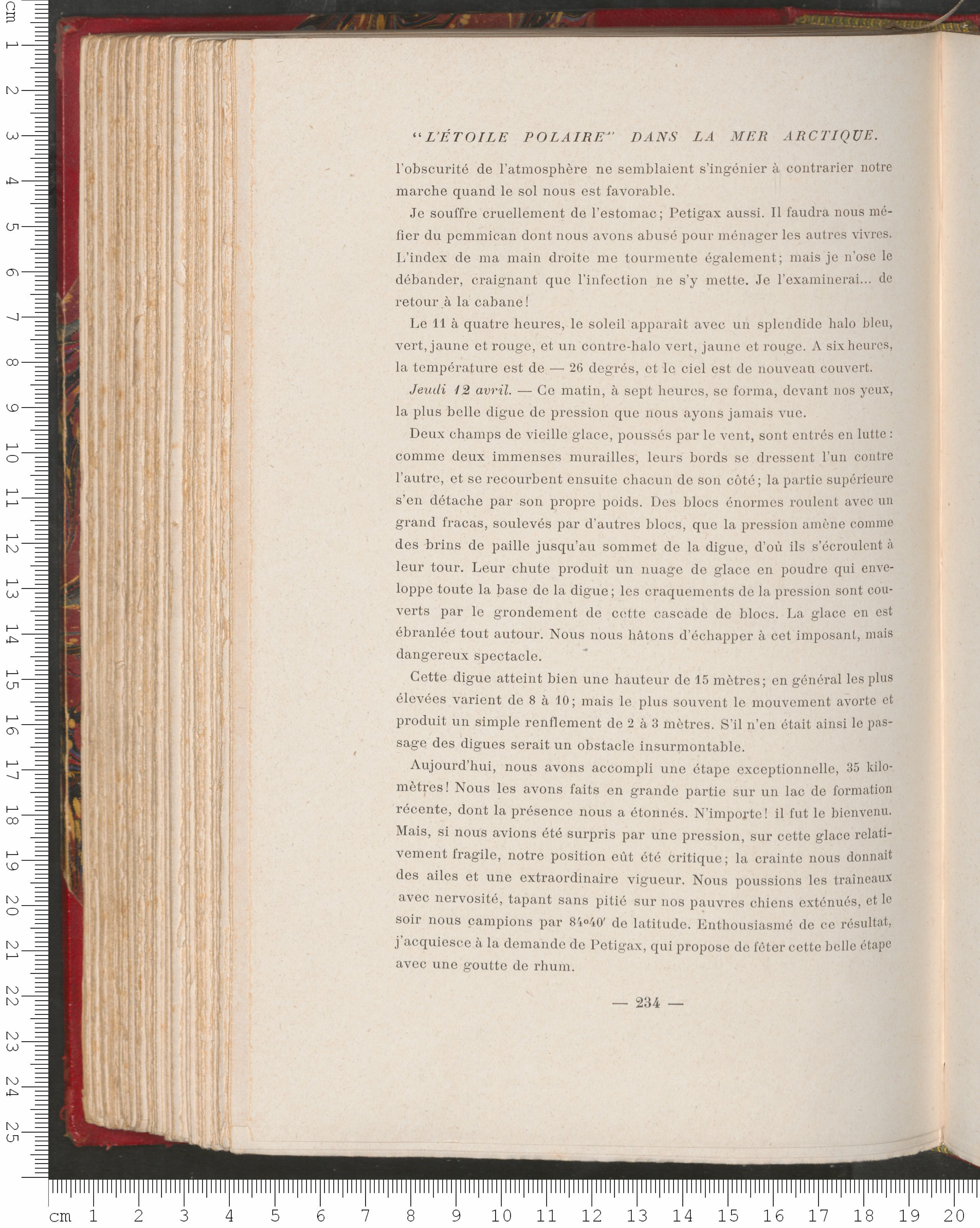
Samedi 7 avril. — Le canal est gelé; nous le traversons et trouvons le plateau entrevu sur lequel nous cheminons plusieurs heures, ne nous arrêtant qu'une fois pour l'observation de la hauteur méridienne. La latitude que nous obtenons (83° 54′ 2″ N.) correspond à celle que nous avions calculée au juger.

Notre système pour l'évaluation des étapes est donc juste, et les différences trouvées, au début de notre expédition, provenaient de la dérive des glaces qui a dû cesser en même temps que les vents du nord.

A l'heure du campement, nous avions, sur un chemin assez bon, parcouru plus de 10 milles. Si seulement nous avions quinze journées comme celle d'aujourd'hui!.... Avant d'entrer dans nos sacs, nous fêtons le passage du quatre-vingt-quatrième parallèle avec une goutte de rhum, pris dans notre pharmacie. Il nous semble boire du feu; il y a si longtemps qu'aucun alcool n'a touché nos lèvres!

Dimanche 8 avril. — Pendant une bonne heure, nous avançons rapidement; soudain nos chiens s'arrêtent devant un canal dont ils refusent obstinément de traverser l'eau. Sans comprendre la cause de cet entêtement, nous leur fabriquons, avec de gros blocs détachés des séracs voisins, un superbe pont, chef-d'œuvre des architectes Petigax et Fenoillet.

Du lundi 9 au mercredi 11 avril. — A travers digues et canaux dont le passage, grâce à notre expérience, devient un jeu, le long de plateaux de vieille glace ou de neige fortement battue, la caravane s'avance de 10 bons milles par jour; notre satisfaction serait complète si le vent, le drift et



l'obscurité de l'atmosphère ne semblaient s'ingénier à contrarier notre marche quand le sol nous est favorable.

Je souffre cruellement de l'estomac; Petigax aussi. Il faudra nous méfier du pemmican dont nous avons abusé pour ménager les autres vivres. L'index de ma main droite me tourmente également; mais je n'ose le débander, craignant que l'infection ne s'y mette. Je l'examinerai... de retour à la cabane!

Le 11 à quatre heures, le soleil apparaît avec un splendide halo bleu, vert, jaune et rouge, et un contre-halo vert, jaune et rouge. A six heures, la température est de — 26 degrés, et le ciel est de nouveau couvert.

Jeudi 12 avril. — Ce matin, à sept heures, se forma, devant nos yeux, la plus belle digue de pression que nous ayons jamais vue.

Deux champs de vieille glace, poussés par le vent, sont entrés en lutte: comme deux immenses murailles, leurs bords se dressent l'un contre l'autre, et se recourbent ensuite chacun de son côté; la partie supérieure s'en détache par son propre poids. Des blocs énormes roulent avec un grand fracas, soulevés par d'autres blocs, que la pression amène comme des brins de paille jusqu'au sommet de la digue, d'où ils s'écroulent à leur tour. Leur chute produit un nuage de glace en poudre qui enveloppe toute la base de la digue; les craquements de la pression sont couverts par le grondement de cette cascade de blocs. La glace en est ébranlée tout autour. Nous nous hâtons d'échapper à cet imposant, mais dangereux spectacle.

Cette digue atteint bien une hauteur de 15 mètres; en général les plus élevées varient de 8 à 10; mais le plus souvent le mouvement avorte et produit un simple renflement de 2 à 3 mètres. S'il n'en était ainsi le passage des digues serait un obstacle insurmontable.

Aujourd'hui, nous avons accompli une étape exceptionnelle, 35 kilomètres! Nous les avons faits en grande partie sur un lac de formation récente, dont la présence nous a étonnés. N'importe! il fut le bienvenu. Mais, si nous avions été surpris par une pression, sur cette glace relativement fragile, notre position eût été critique; la crainte nous donnait des ailes et une extraordinaire vigueur. Nous poussions les traîneaux avec nervosité, tapant sans pitié sur nos pauvres chiens exténués, et le soir nous campions par 84°40′ de latitude. Enthousiasmé de ce résultat, j'acquiesce à la demande de Petigax, qui propose de fêter cette belle étape avec une goutte de rhum.



LA NEIGE RÉCEMMENT TOMBÉE REND LA ROUTE EXCESSIVEMENT MAUVAISE.

Vendredi 13 avril. — C'est la journée des bains. Petigax l'inaugure en s'enfonçant jusqu'aux aisselles dans une crevasse pleine d'eau que dissimulait la neige. Sans Fenoillet, je ne sais s'il aurait pu s'en tirer. Une heure après, je l'imite en tombant dans un canal; mais j'en sors avant que l'eau ait eu le temps de pénétrer mes vêtements. Enfin, pendant une halte opérée devant un canal qui s'ouvre et se ferme comme un soufflet, et nous contraint ainsi d'attendre le moment opportun pour faire successivement passer chaque traîneau, Fenoillet enfonce à son tour et se mouille les jambes; mais il ne s'arrête pas pour si peu.

A part ces incidents, la route a été presque aussi bonne qu'hier; nous avons avancé à grands pas jusqu'à neuf heures; je crois être au-dessous de la réalité en estimant à 20 kilomètres le chemin parcouru et en évaluant notre latitude à 84°50′ environ; hier, en plaisantant, j'avais dit à mes hommes que nous atteindrions le 85e parallèle en trois jours; ma prédiction se réaliserait-elle? Nous campons près d'un gros bloc et passons la soirée à racler nos vêtements qui se sont couverts de glace à la suite de nos bains. La soupe est excellente et la vapeur qui s'en échappe monte vers le ciel avec notre espérance.

Samedi 14 avril. — Belle journée, mais le chemin est exécrable à cause de la neige qui est tombée toute la nuit. Les chiens, déjà si fatigués, s'ar-

rêtent tous les cinquante pas. A chaque halte, les patins s'attachent immédiatement à la neige et les chiens ne peuvent démarrer sans que nous soulevions l'avant du traîneau. Si l'on réfléchit que Canepa et moi en avions cinq à diriger, on imagine aisément à quel travail nous devions nous livrer. Aussi bêtes et gens, tous étaient hors d'haleine au bout de 5 malheureux milles.

Dimanche 15 avril. — Temps obscur avec tempête de neige; il est impossible de se mettre en marche. Je n'en suis pas trop mécontent, car nous avons besoin d'un jour de repos; les chiens, hier soir, étaient si fatigués qu'ils n'ont presque pas touché à leur pemmican.

Nous en profitons pour réparer les traîneaux et les harnais, je me décide à débander mon doigt qui ne me laisse plus dormir. Il est à moitié gangrené et l'ongle m'entre dans les chairs; avec une pince j'enlève tout ce que je peux; je fais un lavage au sublimé... et je souffre beaucoup plus qu'auparavant.

En préparant notre dîner, je m'aperçois que le fond d'une de nos deux casseroles vient de se trouer. Nous sommes atterrés de ce ridicule accident et pendant tout le repas nous nous demandons, penauds : « Comment faire pour la réparer? » Fenoillet eut une inspiration, simple comme toute idée de génie; avec le couvercle de la casserole il confectionna un fond en rabattant les bords tout autour du récipient. Pour inaugurer la nouvelle casserole j'offre un punch d'honneur à Fenoillet : un litre d'eau, une demi-cuillerée de rhum, quinze grammes de sucre et trois gouttes d'extrait de citron. Nous poussons des cris de joie en voyant que de rares gouttes seulement tombent de notre double fond.

Lundi 16 avril. — Neige épaisse et forte brise du sud-est; c'est une journée perdue pour la marche. Nous nous livrons à nos travaux habituels : raccommodage sans fin. Cependant nous parlons de l'avenir. Mes hommes sont prêts à tous les sacrifices. Qu'importe deux jours de plus ou de moins s'ils me suivent avec enthousiasme! Il faudra bien que le beau temps revienne, et tout espoir n'est pas perdu.

Mardi 17 avril. — La neige tombe toujours et l'obscurité est profonde. Partir serait folie; dans quelque canal couvert d'une couche trompeuse nous risquerions de voir disparaître un homme ou un traîneau. Nous devons marcher vers le nord jusqu'au 20 de ce mois; nous avons donc encore trois jours devant nous; mais si dans trois jours nous sommes encore ici..... Plus notre départ sera différé, plus la neige formera un

obstacle difficile à surmonter; il ne nous reste que la triste perspective d'une lutte inutile, et toutes les espérances qui naguère relevaient notre courage s'évanouissent devant l'excès de notre malheur.

Nous sommes entassés, silencieux, dans le fond de la tente; parfois l'un de nous se détache pour examiner le temps. A deux heures, se produisit une éclaircie; en quelques instants nous fûmes debout, les chiens attelés, les traîneaux en marche. La neige est molle, mais nos bêtes, bien reposées, filent comme le vent. Seul un canal nous arrête; il est couvert de neige et il faut, avec le piolet, tâter le chemin avant de s'y engager. Puis nous repartons sur un magnifique plateau où nous marchons jusqu'à dix heures du soir sans nous arrêter, sauf un quart d'heure parfois, pour reprendre haleine. Le ciel s'est éclairci, l'air est limpide, le thermomètre marque — 31 degrés; nous sommes au comble de la joie : nous avons passé le 85e degré!



LES CHIENS ARRIVÈRENT SUR UN PLATEAU SANS LIMITES.

Du mercredi 18 au jeudi 19 avril. — Nouvelle saute du vent : de la neige et l'obscurité. Quelles horribles journées! Nous n'osons plus nous regarder ni nous entretenir de nos espérances. Pendant quarante-huit heures, la tempête semble s'acharner contre nous; cependant nous restons à l'affût des courts instants de répit qu'elle nous laisse, et nous en profitons, quelle que soit l'heure, pour avancer, à tâtons et empêtrés dans la neige, de quelques milles vers le nord. La fin de la seconde journée a été moins mauvaise; mais nous avons rencontré un large canal qui nous arrêta longtemps....

Vendredi 20 avril. — Le temps est meilleur; après le passage d'un nouveau canal, nous rencontrons un vieux pack uni, parsemé de hummocks isolés, entre lesquels nous glissons commodément. Nous traver-

sons sans peine deux ou trois digues de pression où la neige, accumulée des deux côtés, nous a ménagé deux pentes douces sans la moindre aspérité. Une plaine nous apparaît : immense désert blanc, sans un bloc de glace, sans une ondulation, sans limites! La neige est bonne et nous faisons une étape de 28 kilomètres. Demain, je déciderai s'il faut nous en retourner ou tenter un dernier effort.

Samedi 21 avril. — Le beau temps et la belle route ont réchauffé notre espérance; nous trouvons une plaine aussi grande que celle d'hier et nous la parcourons avec un entrain que semblent partager nos chiens. A midi, pendant que les hommes préparent un peu de café, je prends la hauteur méridienne : nous sommes à 85°29′! Fenoillet lui-même, si avare de manifestations, m'en exprime sa joie. Nous marchons toute la journée à pas de *bersaglieri;* depuis midi, nous avons certainement fait 12 milles; nous devons être campés par 85°44′; la température est de — 29 degrés; le ciel est pur, le vent au nord, et la glace unie s'étend à perte de vue.

Je ne songe guère au retour; mais il me faut consulter mes compagnons. Je leur expose que nous pouvons marcher huit jours de plus vers le nord en diminuant les rations et en escomptant une température normale; je ne leur dissimule pas les difficultés, les dangers qui nous attendent, si la tempête s'élève contre nous et déjoue nos prévisions. Discuter le retour avec de pareils hommes c'était en écarter l'idée. Ils me laissent à peine finir et s'écrient : « En avant! Allons jusqu'au 87e degré! »

Dimanche 22 avril. — J'ai beaucoup réfléchi cette nuit à notre résolution d'hier. Atteindre le 87e degré serait folie. Il nous faudrait faire 160 kilomètres en une semaine, c'est déjà bien difficile; espérer, si nous y réussissons, la même chance de retour, devient plus que de la témérité. Je décide que nous ne dépasserons pas 86°30′, même si nous y arrivons rapidement.

Nous partons à neuf heures sur de belle glace; un fort grand lac que nous baptisons *lac de Côme*, très bien gelé, nous offre une bonne heure d'excellent chemin. Nous avons si bien marché que je cède, malgré la perte de temps, à la tentation de prendre la hauteur méridienne : 85°48′! Après le lac, deux petites digues de pression et un pack magnifique; le cri que pousse Fenoillet pour exciter son attelage trahit la joie de son cœur. Nos braves chiens semblent comprendre qu'ils approchent du 86e degré et tirent leurs traîneaux à rompre les harnais. Tout sourit à nos efforts, si bien qu'une digue un peu large nous paraît une injustice du sort.



C'ÉTAIT UN VRAI DÉSERT BLANC, SANS UNE ONDULATION.

A sept heures et demie, nous nous arrêtons; nous devons avoir largement fait les 26 kilomètres qui nous séparaient du 86e degré. Et sous la tente nous triomphons doucement, silencieusement....

Lundi 23 avril. — A peine debout, je vis Petigax qui préparait ses casseroles; en lui serrant la main, j'essayai de le remercier de son énergique dévouement; je bégayai quelques paroles sans suite; il répondit confusément qu'il n'avait fait que son devoir, et nos yeux étaient remplis de larmes. « Le drapeau! » m'écriai-je, et le fixant à un bambou, je l'agitai dans l'air en hurlant pour calmer mon émotion : « Vive l'Italie! Vive le Roi! Vive le duc des Abruzzes! » Mes hommes émus répondaient à mes cris par une sorte de rugissement....

Puisse ce cri sublime traverser ces déserts de glace éternelle! Ni les conquêtes des armées, ni les faveurs de la fortune ne donneront jamais un plus brillant fleuron à la couronne de la maison de Savoie!...

Nous étions partis, vers dix heures, et avancions assez rapidement quand, après une courte halte, à midi, nous nous trouvâmes au milieu de pressions qui semblaient se former dans toutes les directions. La glace craquait, les blocs s'amoncelaient, des digues se soulevaient; des canaux s'ouvraient et se fermaient. Jamais la glace ne m'était apparue aussi vivante, aussi palpitante, aussi menaçante! Engagés dans un canal, sur un bloc qui se détacha soudain du bord, nous restâmes prisonniers sur cette île flottante qu'une pression un peu forte pouvait briser. Heureusement le canal se ferma lentement du côté du nord, et, quand notre île en toucha la rive, d'un vigoureux élan, nous nous élançâmes tous, hommes et traîneaux, sur le pack résistant.

Il était à peine trois heures; la hauteur méridienne accusait 86°4′; il s'en fallait de 10 milles que nous fussions à la latitude de Nansen. Nous décidâmes de faire tous nos efforts pour arriver le soir même à 86°16′.

Le temps était menaçant, mais la glace facile, et nous avancions rapidement. Sept heures passèrent, huit heures, et nous marchions toujours. Certainement nous avions dépassé les 10 milles que nous nous étions fixés, mais je ne m'en rendais pas compte, je n'y pensais pas.

Neuf heures passèrent encore; en levant la tête, j'aperçus, au loin, Petigax qui semblait se hâter vers un but qui l'hypnotisait. Dix heures! Il faut pourtant s'arrêter. J'appelle les guides et nous installons le campement. Alors sous la tente, quand les nerfs se détendent, la perception



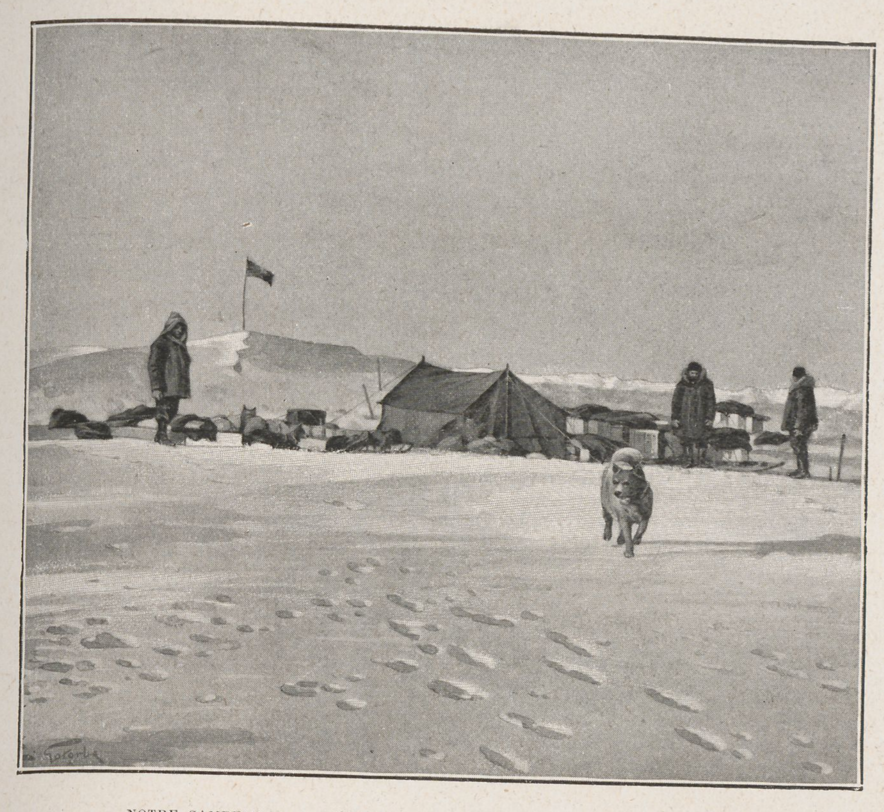
NOUS PLANTAMES LE DRAPEAU DEVANT LA TENTE.

des choses me vient subitement à l'esprit. Nous avons vaincu! Nous avons surpassé le plus grand explorateur du siècle!....

Nous plantâmes le drapeau devant la tente. Je fis une soupe extraordinaire dans laquelle entra un peu de tous les vivres que nous avions; ensuite nous fîmes du punch, un vrai punch avec du cognac; nous bûmes à la santé du duc des Abruzzes, à la prospérité de notre pays et aux absents.

Mardi 24 avril. — Je décide que nous marcherons pendant toute la journée et demain jusqu'à midi; ensuite commencera le retour. Mes compagnons voudraient bien atteindre le chiffre rond de 87 degrés; mais, aux 250 milles qui nous séparent de l'île Rodolphe, il faudrait en ajouter 60 et c'est trop. Nous filons pleins d'ardeur sur une glace polie. Quand, à cinq heures, nous rencontrons une digue, nous en sommes tout étonnés; il nous semblait qu'il ne dût plus y en avoir. Un peu après six heures, la route est encore barrée par un large canal derrière lequel se trouve une vaste étendue de jeune glace, toute bouleversée et sillonnée de canaux. Y pénétrer n'est pas sans risques; nous gagnerions peut-être 2 ou 3 milles, mais nous pourrions y perdre quelque traîneau. Les chiens sont éreintés, les hommes aussi. Je crois sage de m'arrêter définitivement.

Nous avons répété notre petite fête d'hier. Je veux porter un toast au



NOTRE CAMPEMENT PAR 86°34' DE LATITUDE NORD, LES 24-25 AVRIL 1900.

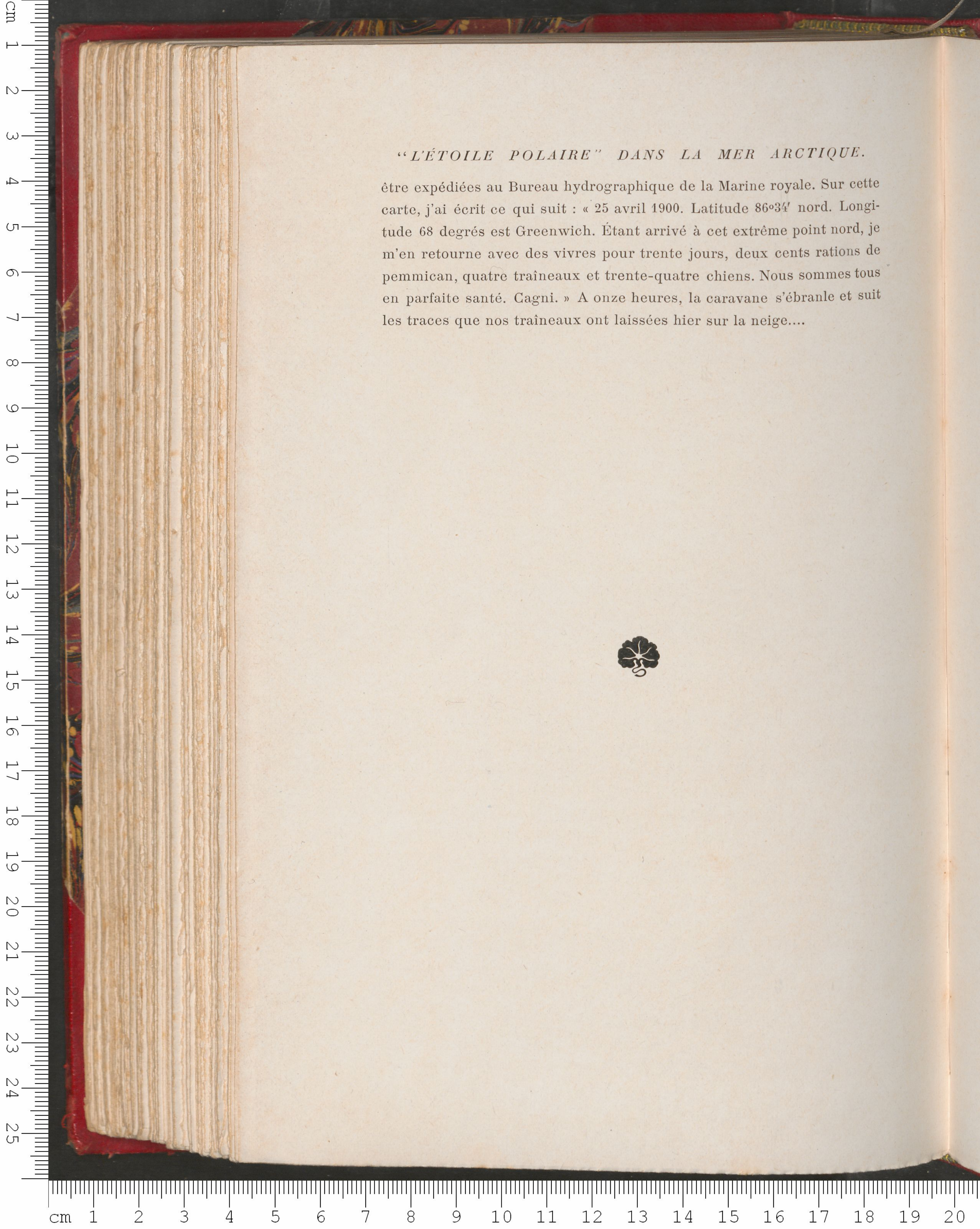
duc des Abruzzes; mais en le prononçant je me trouble et je m'aperçois que mon émotion est partagée par mes fidèles camarades. Après un moment de silence, la conversation s'engage, pleine d'espérance et de gaieté, sous notre pauvre tente en lambeaux. Ah! projets fous! Enthousiasmes d'enfants! Comme l'avenir nous paraît glorieux et souriant!

L'air est extrêmement limpide. Entre le nord-est et le nord-ouest se détachent, obscures, blanches ou couleur d'azur, les innombrables pointes, aux formes étranges, des blocs de glace qu'a soulevés la pression. A l'horizon limpide, une muraille bleuâtre s'étend de l'est à l'ouest : c'est notre « Terræ ultima Thule. »

Mercredi 25 avril. — Nous abandonnons un traîneau, et nous organisons le retour!

Je dépose sur la neige trois tubes de fer-blanc emboîtés l'un dans l'autre et contenant une des cartes de correspondance préparées pour

être expédiées au Bureau hydrographique de la Marine royale. Sur cette carte, j'ai écrit ce qui suit : « 25 avril 1900. Latitude 86°34′ nord. Longitude 68 degrés est Greenwich. Étant arrivé à cet extrême point nord, je m'en retourne avec des vivres pour trente jours, deux cents rations de pemmican, quatre traîneaux et trente-quatre chiens. Nous sommes tous en parfaite santé. Cagni. » A onze heures, la caravane s'ébranle et suit les traces que nos traîneaux ont laissées hier sur la neige....



CHAPITRE V

Le signal du retour. — En pleine dérive. — On commence à compter les vivres. — La question du combustible. — Épuisement physique et moral. — Affamés. — Fausse joie. — Nous lutterons jusqu'à la mort !

Il fallut au commandant Cagni une grande force de caractère, une vraie sagesse, pour donner le signal du retour : avec un temps splendide, une glace unie, des hommes en bonne santé, trente-quatre chiens vigoureux, des vivres pour 360 milles, alors que 250 seulement le séparaient de l'île du Prince-Rodolphe, comment résister à la fascination du pôle, à l'ambition bien naturelle d'ajouter au moins un degré aux étapes de sa brillante expédition? L'avenir devait lui donner amplement raison. Le retour s'effectua d'abord d'admirable façon. La route est toute tracée; l'habitude et l'entraînement triomphent facilement d'obstacles connus; sur leurs traîneaux allégés les voyageurs s'installent et se font tirer par leurs chiens; ils additionnent des étapes de 45 kilomètres, et le 7 mai, la caravane avait parcouru la moitié du chemin.

Mais bientôt se manifestent les signes précurseurs des tourments qui leur sont réservés : ils surmontent avec peine une fatigue invétérée; des troubles intestinaux les épuisent; le commandant Cagni est obligé, avec des instruments insuffisants, de s'amputer d'un doigt gelé....

Au passage d'une profonde digue, nouvellement formée, ils ont perdu les traces qu'avaient laissées leurs traîneaux à l'aller; enfin et surtout, un fort vent d'est-nord-est soufflera avec opiniâtreté et contribuera à la dérive du pack entraîné à l'ouest par un courant sous-marin. Alors commencera pour les explorateurs une phase de luttes terribles dont nous empruntons encore le récit au journal du commandant....

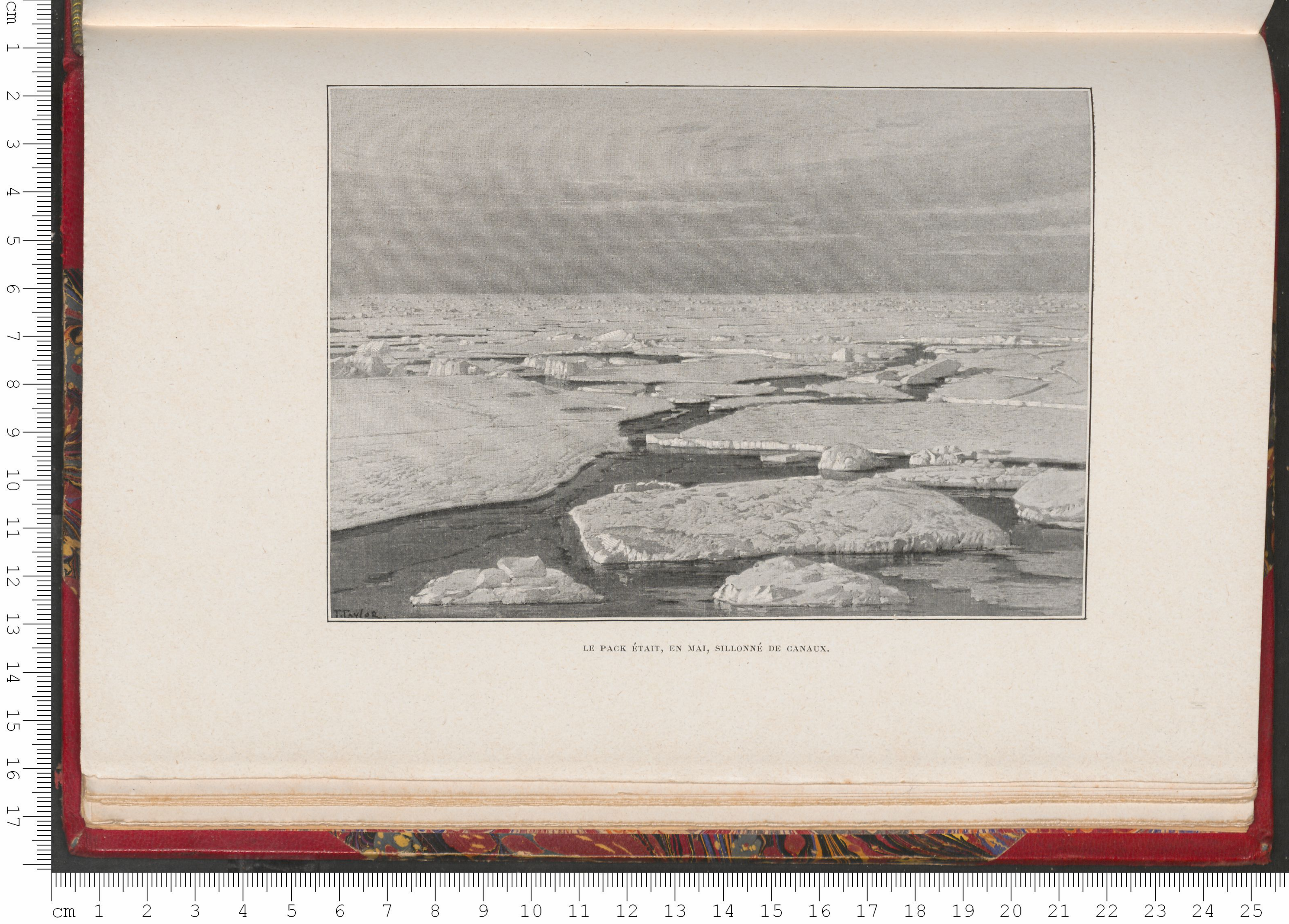
Vendredi 11 mai. — Le calcul de longitude me donne un écart d'un degré; ajouté aux 8 degrés constatés hier, cet écart, vu la latitude où



LA PLAINE ÉTAIT PARFOIS UNIE COMME UN DÉSERT.

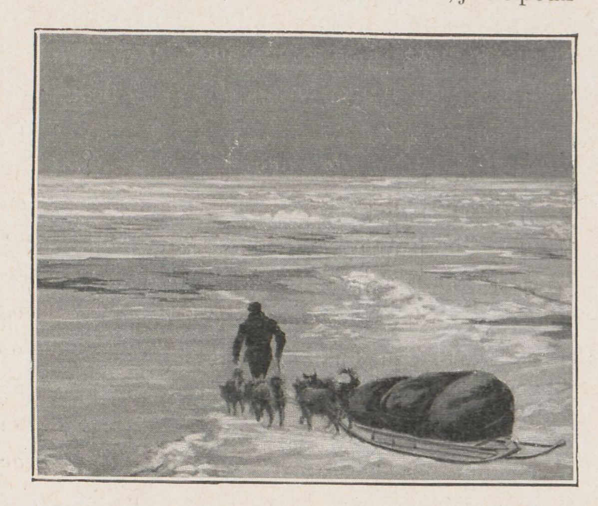
nous nous trouvons (83°5′ environ), correspond à 63 milles géographiques à l'ouest du méridien de Teplitz. A sept heures, nous nous mettons en route sur une immense plaine, recouverte de neige battue. Nos guides semblent être en proie au délire de la marche; je ne sais comment ils peuvent, depuis plusieurs jours, conserver cette allure. Mais, le soir, ils sont brisés et commencent à dormir en avalant leur soupe. La plaine est unie comme un désert, nous marchons sans interruption jusqu'à onze heures; puis d'une heure à six. Les guides s'obstinent à dire que nous avons fait 11 milles; je n'en trouve que 10.

Samedi 12 mai. — La longitude est de 48°40′ E. Cette nuit, j'ai profité d'un moment d'insomnie pour repasser tous mes calculs : ils sont exacts. Il est certain que le pack s'est mû et continue à se mouvoir vers l'ouest-sud-ouest. Le fait est étrange puisque, depuis plusieurs jours, le vent souffle du nord. Ce phénomène m'inquiète extrêmement. Si le pack dérivait sous l'action du vent, la dérive cesserait avec le vent; mais si la dérive est causée par quelque courant, nous aurons fort à faire pour gagner le 58e méridien, car en deux jours nous avons été entraînés vers l'ouest de 12 milles environ.



LE PACK ÉTAIT, EN MAI, SILLONNÉ DE CANAUX.

D'autre part il est possible que la diminution du froid ait ralenti la marche des chronomètres; nous serions dès lors beaucoup moins à l'ouest. Dans cette hypothèse et vu la latitude où nous sommes, je ne peux pas encore marcher directement vers l'est; je risquerais de dépasser le méridien du cap Fligely sans apercevoir la terre; quand j'aurai atteint le 82e parallèle, si la terre n'est pas en vue, alors seulement je me dirigerai vers l'est. Nous partons avant sept heures, juchés sur nos traîneaux qui glissent dans le brouillard sur la neige dure et unie. A onze heures, un large canal nous contraint à stopper. Quatre phoques sortent leur museau de l'eau; deux guillemots prennent leur vol : c'est le retour à la vie!



EN MARCHE SUR LA GLACE UNIE.

Ce canal est le premier d'une série de canaux qui nous fait la route difficile; après les avoir franchis, ainsi qu'une digue qui marque la fin de cette zone entrecoupée, nous entrons dans une plaine dont nous n'apercevons pas les limites. Nous en sommes stupéfaits! Où donc se trouvait ce pack splendide quand nous marchions vers le nord? Au campement, j'estime que nous avons fait 20 milles dans la bonne direction.

Dimanche 13 mai. — Après notre déjeuner, je fais une minutieuse inspection des vivres; nous en avons encore pour dix-sept jours à ration complète, soit environ vingt-trois jours à trois quarts de ration. Nos chiens ont encore 100 kilogrammes de pemmican (deux cents rations); en outre il nous reste 38 kilogrammes d'un pemmican supérieur destiné, suivant les circonstances, soit aux chiens, soit à nous. Nous ne sommes plus qu'à 80 milles de l'île, et nous arriverons avant quinze jours! Nous nous proposons de faire un gigantesque festin dès que nous serons sur la terre ferme, pour ne pas avoir l'air d'affamés en arrivant à la cabane.

Un vent de nord-ouest s'est levé dans l'après-midi, et les pressions

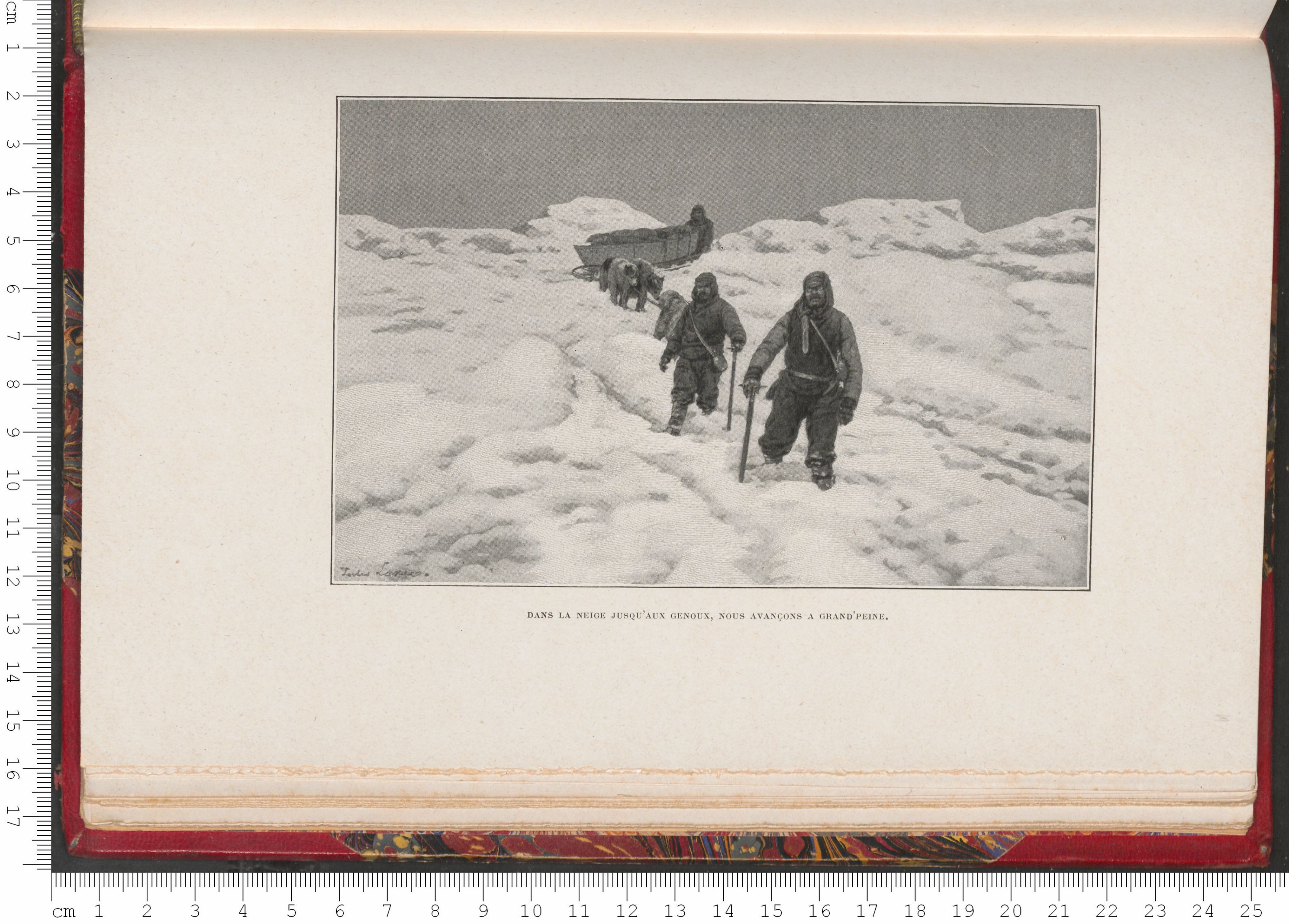
commencent de tous côtés. Des canaux et des crevasses s'ouvrent dans tous les sens.

Lundi 14 mai. — Après minuit nous avons très bien marché jusqu'à cinq heures du matin. Nous déjeunons: puis, afin de tourner un champ de glace trop peu forte, nous nous engageons dans une zone de séracs extrêmement difficile, où la neige est si abondante et si molle que nous enfonçons jusqu'à la ceinture. A neuf heures, nous avions fait à peine 3 ou 4 milles et nous nous arrêtions exténués.

Une observation d'angle horaire faite dans la soirée me donne 50°15′ de longitude; nous sommes à 82° 34′ de latitude. Je marcherai encore ainsi pendant quelques jours; puis, s'il n'est pas possible de vaincre la dérive, je me dirigerai vers le sud pour m'abriter derrière les îles: le courant qui nous entraîne ne peut avoir d'action dans la zone comprise entre ces îles et une ligne qui relierait le cap Fligely à l'extrémité orientale de la terre Alexandra. Nous devrons ensuite remonter au nord en côtoyant la terre. A sept heures, nous recommençons à lutter avec des séracs qui appartiennent à la même zone que ceux de ce matin. En deux heures, à coups de piolet, nous n'avançons que de 2 milles vers l'est-sud-est; à minuit, nous ne sommes pas à plus de 5 milles de notre dernier campement.

Du mardi 15 au mercredi 16 mai. — Après une étape de 8 ou 9 kilomètres à travers des plateaux encombrés çà et là de séracs, il me semble, du côté sud-est, entrevoir une ombre qui a la forme de notre île. Mais le calcul me donne un résultat décourageant; il est impossible que nous puissions apercevoir la terre. Nous marchons désormais à l'allure d'un mille à l'heure. Une série de plateaux qui nous rappellent le bon pack du 84e degré est trop tôt suivie d'une zone extrêmement difficile, entrecoupée de lacs, de canaux grands et petits, qui nous obligent à marcher en zigzags. Quand, dans l'après-midi (du 16), nous installons notre campement, nous sommes exténués. Je prends une hauteur de soleil; nous sommes en pleine dérive (47°22′15″ E.). De six à onze heures, nous marchons encore à travers un dédale de canaux qu'il faut bien tourner, car avec une température de —10 degrés nous ne pouvons plus compter sur le gel.

Jeudi 17 et vendredi 18 mai. — J'espère encore arriver à l'île dans une dizaine de jours, il suffirait d'une série de bons plateaux et d'un vent de nord-ouest; mais même s'il nous fallait rester un mois sur le pack nous pourrions à la rigueur lutter contre la faim. La plus grande difficulté se-



DANS LA NEIGE JUSQU'AUX GENOUX, NOUS AVANÇONS A GRAND'PEINE.



LA CARAVANE ÉPUISÉE S'ARRÊTAIT A TOUT PROPOS.

rait la question du combustible, indispensable au moins pour nous procurer de l'eau; j'essaierai de remplacer le pétrole par la graisse de chien.

Un canal qui nous arrêtait ce matin s'est rétréci, et à trois heures nous pouvons le traverser. Nous entrons dans une zone de petits plateaux séparés par des canaux où nous manquons de perdre un traîneau. Après une halte, Fenoillet était parti de l'avant, quand le premier traîneau démarra. Tout à coup, les chiens, en apercevant le guide au loin, se lancent d'une course folle dans sa direction; au lieu de suivre les zigzags de sa piste, ils filent en ligne droite et passent sur un plateau de glace fragile, où s'enfoncent aux trois quarts bêtes et traîneau. Nous accourons tous et réussissons à les tirer d'affaire; mais dans quel misérable état! Le chargement du véhicule comprenait la galette et le pemmican; et comme les caissons en étaient ouverts, nos provisions ne furent plus qu'une informe bouillie.

Après avoir refait le chargement, nous marchons assez bien pendant 8 milles dans la bonne direction. Mes calculs cependant me découragent de plus en plus; nous sommes encore retombés sur le 49e méridien.

Après neuf jours de marche vers le sud-est, nous sommes à peu près sur le même méridien, et les espérances que je fondais sur le vent d'ouest, sur la glace unie et l'arrêt momentané de cette implacable dérive commencent à s'évanouir. Le pain que je distribue à mes hommes n'est qu'une pâtée salée; nous nous offrons en compensation du pemmican supérieur : il renferme 50 0/0 de graisse (au lieu de 40 0/0).

Samedi 19 mai. — Le pack est bon, la température douce (— 10 degrés). Mais ces avantages ne balancent pas dans mon esprit les tourments que me cause l'avenir.

Les longues étapes ont épuisé mes hommes et mes chiens; la caravane s'arrête sous le premier prétexte venu. Elle se remet en marche avec lenteur; les hommes sont comme endormis, leurs mouvements pesants. Devant les difficultés d'un canal ils retrouvent leur énergie, mais à peine passés ils reprennent leur allure fatiguée. Dans l'espace d'une heure et sur un plateau sans obstacle, j'ai compté jusqu'à huit arrêts!

Cette détente physique de mes hommes, à laquelle contribue l'abattement moral que leur a causé la dérive, est pour moi un nouveau sujet de grave préoccupation. Il ne faut pas songer à leur dissimuler la vérité; je puis leur manquer d'un moment à l'autre, et il est absolument nécessaire qu'ils sachent où ils se trouvent et dans quelle direction ils peuvent, même sans mon aide, espérer se sauver. C'est pourquoi je leur montre très souvent la carte sur laquelle je marque notre position approximative. Il est minuit; le brouillard et le drift épaississent de plus en plus; à quoi servirait-il de vouloir prolonger la marche?

Dimanche 20 mai. — Le temps est pire encore; je décide qu'aujourd'hui nous nous reposerons. Je fais l'inventaire de nos vivres : il nous en reste pour onze jours à ration entière et quinze à deux tiers de ration; nous avons en outre 24 kilogrammes de pemmican, avec lesquels nous pourrons subsister jusqu'au 7 juin. Nous avons encore vingt et un chiens; en en tuant une partie, nous pouvons en nourrir seize jusqu'à la fin de mai. Nous ouvrirons demain notre dernier caisson de pétrole; en renonçant à boire après avoir mangé, le combustible pourra durer à peu près jusqu'au 10 juin. Ce serait une fatalité que le mauvais temps continuât, ainsi que la dérive, pendant dix ou quinze autres jours!

La journée se passe tristement; nos pauvres chiens semblent morts; depuis quinze heures ils sont silencieux, immobiles, à l'endroit même où ils se sont couchés en s'arrêtant. Mes hommes dorment profondément;



LES CHIENS EXTÉNUÉS ATTENDENT POUR SE LEVER LA FIN DES PRÉPARATIFS.

moi, je ne puis en faire autant, torturé par les inquiétudes que me cause l'avenir.

Il me semble parfois que tout doit finir par une catastrophe. Une fois nos vivres épuisés, comment continuer cette horrible lutte contre la dérive? Devant moi se dresse lentement le spectre de la faim et du gel.

L'horrible fin de De Long et surtout celle de l'expédition Greely me reviennent à l'esprit avec leurs épouvantables détails, et dans le silence infini qui m'entoure, le cœur gonflé de pitié, je cherche des yeux les généreux compagnons qui dorment à côté de moi....

Comme moi ils ont une famille, qui peut-être à cette heure prie pour nous! A la pensée de ceux que j'aime, mon âme s'élève jusqu'à Dieu; je reprends courage, et mon esprit ranimé sort vainqueur de ce moment d'abattement. Nous lutterons jusqu'à la fin: que Dieu nous protège!

Lundi 21 mai. — Depuis minuit une lumière blafarde éclaire confusément la route; mais il faut marcher, toute halte prolongée correspondant à une consommation inutile de nos vivres. Aidés de la boussole, nous nous dirigeons à travers des plateaux encombrés de séracs, couverts d'une neige difficile, entrecoupés de canaux qui nous permettent rare-

ment de suivre le bon chemin. Petigax est très fatigué; sa haute taille, qui naguère se profilait si droite sur l'horizon, s'est maintenant voûtée. Fenoillet n'est plus le même homme non plus. Comment ferons-nous pour franchir les 50 milles qui nous séparent de la terre?

J'aperçois maintenant dans la direction du nord cette tache obscure qui, récemment encore, teintait le ciel vers le sud et me faisait concevoir des espérances envolées aujourd'hui. Le vent a tourné au sud; risquerions-nous d'être repoussés vers le nord? Pas le moindre rayon de soleil qui nous permette de constater de combien nous a entraînés la dérive. Où sommes-nous aujourd'hui?

A six heures et demie, un large canal arrête notre marche déjà si lente; nous n'avons pas fait 3 milles dans la direction de l'est-sud-est. Nous dressons la tente et mes hommes s'endorment d'un profond sommeil.

Mardi 22 mai. — C'est aujourd'hui que nous devions arriver à la cabane. A quelle distance sommes-nous de cet Eden rêvé? Nous mangeons un peu (nous jeûnions depuis vingt-quatre heures) et, le canal s'étant rétréci, nous le franchissons vers trois heures du matin. Nous traversons une zone de séracs et de neige molle où nous devons faire des efforts inouïs pour avancer de 20 mètres. Jamais le pack n'a été plus mauvais. Le temps semble vouloir s'éclaircir et le thermomètre qui monte depuis quelques jours marque, pour la première fois depuis notre départ, 1 degré au-dessus de zéro. A cinq heures et demie, je puis enfin prendre une bonne hauteur de soleil; ma main tremble en calculant la longitude; mais notre écart vers l'ouest est moins considérable que je ne le craignais (49° 11′ 30″ E.); nous avons gagné plus d'un degré et demi dans la direction de l'est.

Mercredi 23 mai. — A minuit, j'ai pu prendre la latitude. Nous sommes à 82° 1′ 6″; nous nous trouvons par conséquent à 40 milles de l'île. Une joie excessive succède aux tourments de la veille.

Nous repartons, pleins de courage, à travers un vieux plateau encombré de séracs. Un vent d'est s'est levé qui, s'il rend la marche encore plus pénible, a du moins l'avantage de fermer les canaux qui sillonnent notre route. Vers neuf heures du soir, les guides demandent à camper : ils prétextent que l'endroit est particulièrement favorable. Je comprends à demi-mot. C'est la première fois que ces hommes de fer sont vaincus par la fatigue et me le laissent voir d'une manière détournée.

Jeudi 24 mai. — Après deux heures de bon chemin, nous retrouvons



EXTÉNUÉS DE FATIGUE, NOUS NE SAVONS PLUS COMMENT PRENDRE LE TRAÎNEAU.

d'horribles séracs avec de la neige haute et molle, tandis qu'un fort vent d'est soulève des tourbillons de drift; le drift pénètre dans ceux de nos vêtements que ne recouvre pas la neige. Nous avançons pied à pied, et mettons plus d'une heure et demie pour parcourir 1 kilomètre. A minuit, la latitude était de 82° 3'. Nous avons été entraînés de 2 milles vers le nord. Si cet horrible vent d'est continue, il nous fera perdre plus de 10 milles!

Nous n'avons plus que deux jours de vivres pour les chiens et dix pour nous, à portions très réduites. Mes hommes sont découragés et n'ouvrent plus la bouche.

Vendredi 25 mai. — Nous marchons sans trêve jusqu'à sept heures du matin, à travers canaux et séracs, nous frayant un chemin à coups de piolet; le vent violent, qui hier fermait les canaux, les ouvre maintenant; en dix heures nous faisons de 4 à 5 milles.

Je fais abattre *Pecora* : de sa pauvre carcasse nous tirons dix-huit portions, car il nous reste dix-huit chiens. A rations réduites et en

tuant deux bêtes, j'ai de quoi en nourrir seize jusqu'à la fin du mois. Notre galette, gonflée par le bain qu'elle a pris jadis, nous a trompés sur sa quantité par son volume apparent; nous en avons à peine pour cinq ou six jours; nous mangerons la viande et la soupe sans pain.

Samedi 26 mai. — Le mauvais temps continue; sauf de rares intervalles, nous avons depuis vingt-huit jours la neige, le brouillard et le vent. Nous faisons péniblement 5 milles et nous nous arrêtons pour confectionner notre première soupe sans galette.

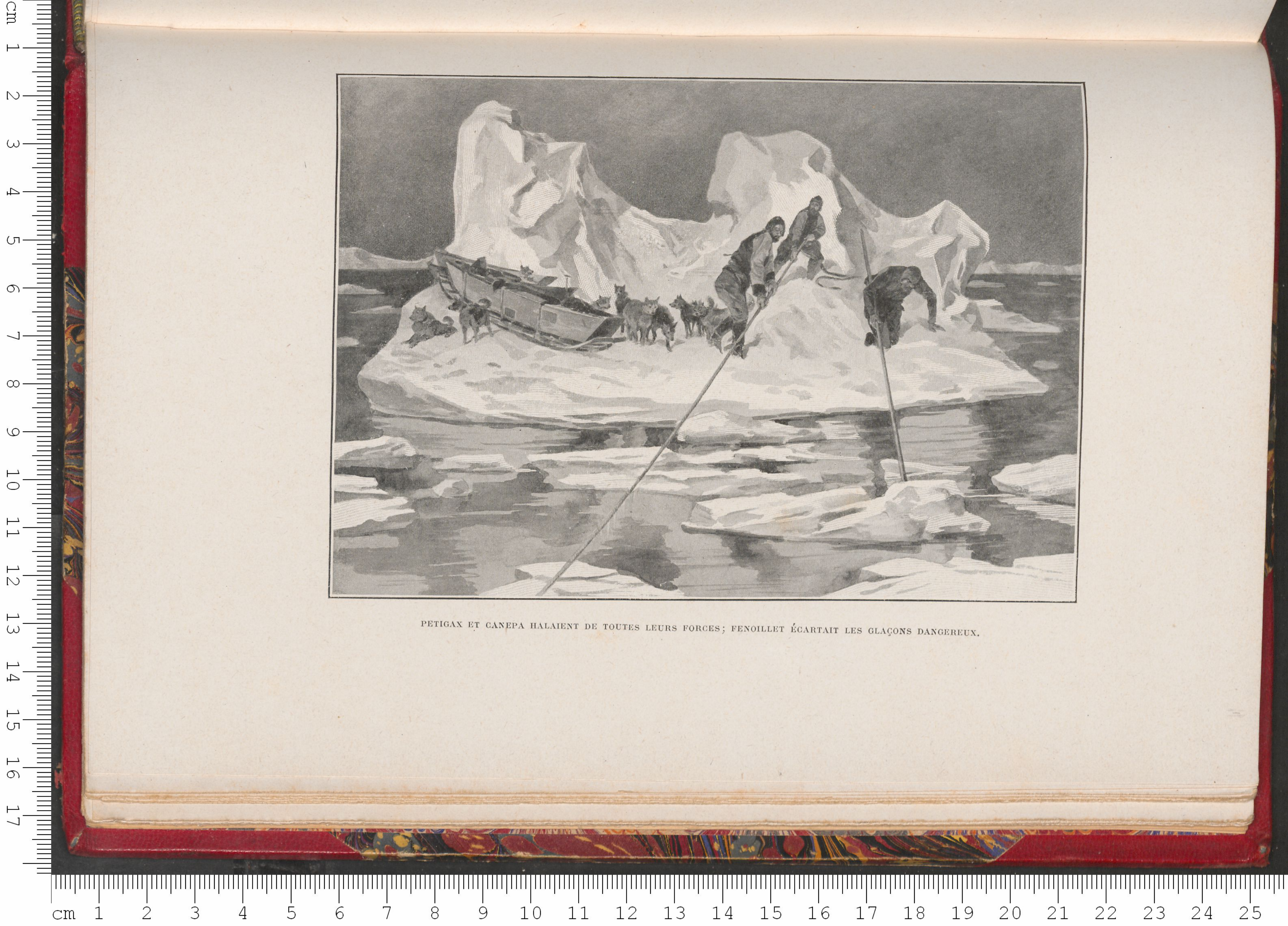
Après le repas, j'entretiens mes hommes de la situation : si, à la première observation de longitude, je constate que la dérive nous a entraînés au-delà du 51e méridien, nous nous dirigerons vers le sud pour atterrir à l'une des îles Albert-Édouard ou Harmsworth, situées entre le 49e et le 51e méridien, à 30 milles de notre position actuelle. Nous profiterions ainsi de cette dérive persistante. En nous habituant peu à peu à de nouvelles privations, nous pourrions tenir vingt jours. Nous aurons ensuite la ressource de manger nos pauvres chiens; nous aurons bien la chance de tuer quelque ours ou quelque phoque....

Dimanche 27 mai. — Nous abandonnons un traîneau, nous réparons les autres et refaisons notre chargement. Nous nous reposons tout le jour après avoir dit la prière dominicale suivie du cri de « Vive le Roi! »

Lundi 28 mai. — Nous sommes partis un peu avant minuit; nous perdons une heure à traverser un grand canal inégalement gelé, puis nous trouvons un assez bon pack, où nous faisons courageusement deux bonnes étapes. Avec cinq ou six journées comme celle-ci, nous serions sauvés.

Mardi 29 mai. — Nous avançons facilement jusqu'à deux heures, quand soudain nous sommes arrêtés par un lac immense; en essayant de le tourner, nous trouvons un large canal qui se prolonge à perte de vue au milieu de séracs amoncelés. Ne sachant trop où nous engager, nous campons.

Je calcule immédiatement la longitude que je feins de trouver satisfaisante (50° 26′ 30″ E.). En six jours nous n'avons pas même gagné du côté de l'est un degré qui, à cette latitude, équivaudrait à environ 16 kilomètres. Un peu avant six heures, la masse d'eau a presque complètement disparu. Nous nous acheminons vers l'est à travers un réseau inextricable de petits canaux. De tous côtés s'ouvrent des crevasses qui menacent de séparer les guides du groupe des traîneaux; l'eau se



PETIGAX ET CANEPA HALAIENT DE TOUTES LEURS FORCES; FENOILLET ÉCARTAIT LES GLAÇONS DANGEREUX.



DERRIÈRE LES BLOCS DE GLACE L'EAU SE MONTRAIT DE TOUTES PARTS.

montre dans toutes les directions; nous passons de glaçon en glaçon, flottant sur des radeaux que nous faisons avancer en les tirant de la corde ou les poussant de la gaffe. Mes admirables hommes semblent s'amuser de cette nouvelle navigation!

Mercredi 30 mai. — Les fantaisies de la glace commencent à nous exaspérer; son mouvement perpétuel démolit en quelques minutes le travail de plusieurs heures, tandis qu'elle aménage, à quelque cent mètres de nous, un passage dans un endroit qui paraissait infranchissable. Le pack semble tourner sur lui-même et nous n'avançons pas.

Nous traversons un canal et nous arrivons sur un plateau où nous retrouvons, hélas! la trace de nos traîneaux! Au bout du plateau se présente un nouveau canal, derrière lequel s'étend une belle zone de glace unie. Pour le traverser, nous nous embarquons sur un îlot flottant. Petigax et Canepa, du bord opposé, tirent la corde; Fenoillet, à genoux à

l'avant de cette bizarre embarcation, repousse les blocs de glace qui obstruent le chemin. Quand tout mon monde a passé du radeau sur la glace solide, subitement notre bloc se détache et nous voici de nouveau prisonniers sur un espace de 30 mètres carrés.

Jeudi 31 mai. — Nous restons là de longues heures accroupis, attendant la délivrance. Enfin passe un bloc qui, harponné, nous permet d'atteindre le plateau vers lequel tendent tous nos efforts. Nous le trouvons sillonné de canaux dans lesquels, après notre expérience d'hier, je n'ose m'engager. La glace se meut, et j'espère que le vent d'ouest finira par les rétrécir. Nous campons.

A trois heures de l'après-midi, la glace se resserre : en route! Profitant tantôt des glaçons, tantôt du mouvement des glaces, nous parvenons à nous dégager de ce réseau de canaux et traversons quatre plateaux splendides séparés par des canaux faciles à franchir. La neige est meilleure et nous faisons une bonne petite étape avant de nous livrer au sommeil.

Vendredi 1er juin. — La série des canaux recommence et recommencent aussi nos expériences de navigation. En somme, nous n'avançons pas : depuis mardi soir nous avons fait 4 milles!

A partir de lundi, si les conditions de la glace ne se modifient pas, nous ne ferons plus qu'un repas chaud toutes les vingt-quatre heures. Nous ne prenons déjà plus ni thé, ni café, après avoir mangé le pemmican, mais un peu d'eau fraîche, quoiqu'elle ne soit guère propre à enlever de la bouche le gras qu'y laisse cet aliment. En ne faisant la cuisine qu'une fois par jour, nous aurons du pétrole jusqu'à fin juin.

Samedi 2 juin. — Vent du nord, ciel couvert, atmosphère brumeuse, comme d'habitude. Mais les canaux commencent à se rétrécir, et quelques heures de bonne marche nous redonnent du courage. Depuis quarante heures nos chiens n'ont rien mangé. Nous leur sacrifions Gianduia qui est encore assez gras.

Dimanche 3 juin. — Nous traversons un canal près duquel nous avions campé et nous retrouvons sur le plateau nos traces d'hier. Ces surprises nous coupent bras et jambes! Après une marche de six heures vers l'est nord-est nous dressons notre tente, accablés de fatigue. Comme c'est aujourd'hui la fête du Statut, nous hissons au haut d'une gaffe notre beau drapeau pour célébrer cette réjouissance nationale de l'Italie.

Le pemmican est devenu notre unique nourriture. Si nous pouvions



IL FALLUT TRANSPORTER LES TRAÎNEAUX A FORCE DE BRAS.

tuer un ours ou un phoque! Nous voyons souvent des traces d'ours, jamais la bête elle-même. Nous voyons au contraire de nombreux phoques; mais, toujours dans l'eau, ils plongent dès qu'ils sont touchés.

Lundi 4 juin. — Il a neigé toute la nuit; nous partons de bonne heure sur une glace assez facile, traversant les canaux avec une habileté dont nous sommes nous-mêmes étonnés.

Une assez bonne étape nous remonte le moral; et pourtant notre état d'âme est bien différent de ce qu'il était il y a un mois. Alors nous ne parlions que de bombance à faire avant d'arriver à la cabane; aujourd'hui, nous nous demandons s'il faut réserver notre pemmican et faire cuire de la viande de chien ou faire cuire le pemmican et manger ensuite le chien cru. Nous avons fait quatre milles dans la journée; c'est la moyenne à laquelle nous devons nous habituer, un minimum d'ailleurs auquel il faut nous tenir, car dans onze jours nous en serons à notre dernier morceau de pemmican, à notre dernière goutte de pétrole.

Mardi 5 juin. — Nous avons avancé de trois milles aujourd'hui! Le pemmican, que nous ne faisons plus bouillir pour économiser le pétrole et que nous avalons délayé dans un peu d'eau, me rappelle l'infusion de peau de renne et de lichens dont se composaient les derniers repas des survivants de l'expédition Greely. Nous souffrons beaucoup de la soif et nous nous ingénions à empêcher l'eau de geler dans nos gourdes.

Mercredi 6 et jeudi 7 juin. — Le temps est obstinément sombre; mais le pack un peu meilleur. Mon désir présent serait d'arriver à l'une des trois îles qui sont au nord de l'île Jackson. Bientôt la route redevient impraticable : nous n'avançons qu'à l'aide des piolets et sommes souvent obligés de transporter nos traîneaux à force de bras. Le soleil apparaît un instant, je peux prendre une hauteur. Je me sens envahi d'un immense découragement : en sept épuisantes journées nous n'avions pas gagné un mètre dans la direction de l'est!

Vendredi 8 juin. — Il faut envisager froidement la situation : nous avons encore 25 kilogrammes de pemmican et huit chiens; c'est de quoi ne pas mourir de faim avant un mois. Puisqu'il semble désormais impossible d'avancer vers l'est, nous irons vers le sud; la dérive nous poussera sur l'île Harmsworth ou l'île Albert-Édouard et de là, en suivant la côte du Prince-Georges et en traversant la glace du canal Britannique, nous atteindrons l'île Northbrook.

A sept heures, nous nous acheminons vers le sud au milieu de séracs qui forment, de l'est à l'ouest, des lignes parallèles séparées par des canaux; nous devons renoncer bientôt à cet infernal chemin; à l'est, nous trouvons une zone de glace hachée en petits morceaux sur laquelle il est impossible de s'aventurer; au nord et au nord-ouest, des canaux. Il nous faut camper et attendre! Nous mangeons pour la première fois la cuisse d'un chien, viande dure et fade que nous nous efforçons de trouver excellente. Pour nous procurer de l'eau, nous usons comme combustible de graisse de chien dans laquelle nous plantons un morceau de toile en guise de mèche. L'eau sort de la casserole toute noire, avec une odeur écœurante; mais nous en avons à discrétion. J'ai calculé que depuis le 9 mai nous avons dérivé vers le sud-ouest de quatre milles par jour. Dans trois ou quatre jours nous devrions passer près de l'île Harmsworth.

Samedi 9 juin. — Le vent a rétréci les canaux et à neuf heures nous partons. Nous marchons vers l'est et le sud-est; impossible d'aller au sud. C'est comme un fait exprès : quand nous voulions aller à l'est, la meilleure glace était toujours au sud; elle ne s'y trouve jamais plus maintenant.

Vers deux heures du matin, Petigax, monté sur un hummock, m'appelle et me crie d'apporter ma jumelle. Au sud-ouest, on aperçoit deux îles à l'horizon — les îles Neale et Harley probablement — et à gauche de ces îles un cap élevé dont la cime est couverte de neige : le cap Mill. La terre! Jamais marin ne ressentit plus forte émotion. Grimpés tous quatre sur le hummock, nous ne nous lassions pas de la regarder, nous sentant renaître à la vie. Nos chronomètres ont dû avoir un retard quotidien et nous sommes d'un bon degré de plus à l'est. Pesanteur des jambes, détresse de l'estomac vide, torture de la soif, tout disparaît et nous reprenons la route avec autant d'entrain qu'au départ de la cabane.

Depuis la veille, l'atmosphère était humide et sombre, chargée de drift et de brouillard, avec parfois de rares éclaircies. Vers trois heures après midi, le soleil éclaire mieux l'horizon et nous montons sur un hummock, pour revoir la terre bénie, aperçue ce matin : les îles et le cap ont disparu!

Ce n'est plus à l'est que séracs et canaux jusqu'au point où le ciel touche au pack. Aurions-nous été tous quatre, à la fois, victimes d'une

hallucination? S'est-il produit une réfraction assez forte pour que nous puissions apercevoir si distinctement des terres situées encore au-dessous de l'horizon?...

A six heures, il neige à flocons; nous faisons une soupe maigre aux chiens et gardons pour nous la graisse relevée de jus de citron. La lutte entre le doute et l'espérance engourdit notre pensée....

CHAPITRE VI

En vue de la terre. — Sur l'île d'Ommanney. — Marche à travers les blocs flottants. — Une étrange navigation. — Sur l'île du Prince-Rodolphe. — Victoire!

DIMANCHE *10 juin.* — Après la prière dominicale, nous partons. Vers dix heures, Petigax, perché sur un bloc, m'appelle à grands cris. C'est la terre! ce sont les îles qui ont reparu plus clairement qu'hier! Nous en apercevons les roches tachées de lichens et couronnées de neige. Nous devons être à quinze milles de l'île Harley. A notre cruelle incertitude succède une joie immense, et nous faisons du café!

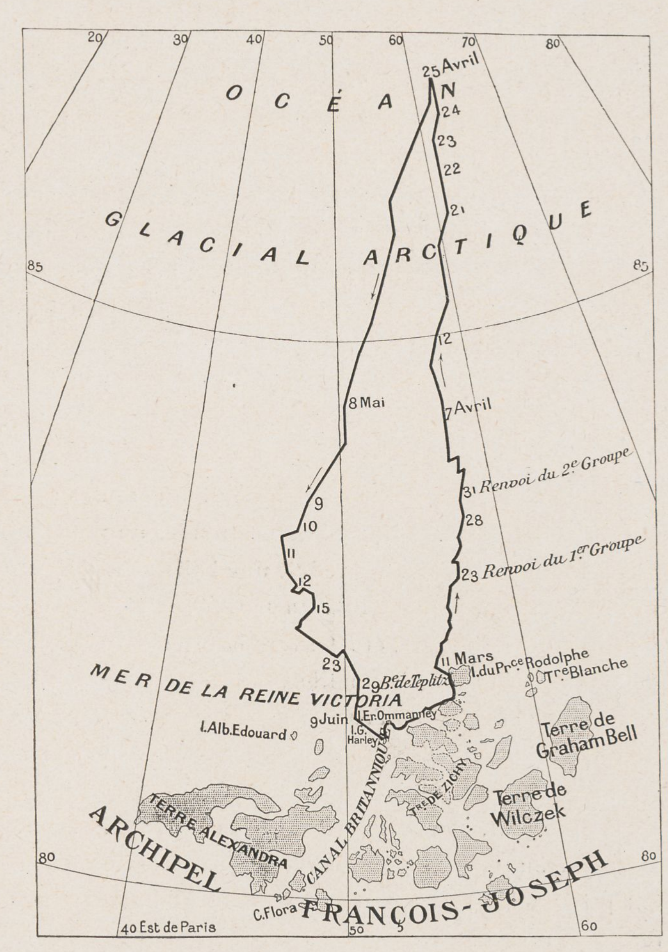
La route est horrible et nous faisons avec peine 500 mètres à l'heure. Nos pauvres chiens, qui n'ont rien mangé depuis cinquante heures, avancent à coups de bâton. Mais qu'importe maintenant!

Au campement, nous tuons *Ladro* et en faisons cuire le cœur, les rognons et une cuisse; jamais plat ne parut plus succulent! Puis nous arrosons ce repas de notre dernière tasse de thé.

Lundi 11 juin. — Nous abandonnons un traîneau; il nous en reste encore deux, chargés chacun d'environ 100 kilogrammes et tirés par six chiens. Le chemin est difficile, mais la terre semble se rapprocher. Le vent d'ouest pousserait-il enfin le pack vers la côte? A la fin de la journée, la route est meilleure, et Petigax, joyeux, partage entre nous cinq cigarettes retrouvées par hasard et avec lesquelles nous fêtons cet heureux jour.

Mardi 12 juin. — La neige est bonne, et nous marchons assez vite dans la direction d'un grand iceberg que nous nous promettons d'atteindre dans la journée. A sept heures, nous l'avons dépassé; il se dresse au milieu d'un lac de forme oblongue dont nous longeons la côte sur une glace unie, au bout de laquelle se profile l'île de Harley. Nous sacrifions *Fido*, le moins maigre de nos chiens, et, brisés de fatigue par une marche

forcée, nous nous jetons dans nos sacs. Mais soudain une brise de sud-est, qui soufflait depuis six heures, devient plus forte et la glace entre en mouvement. A l'idée que le pack pourrait se détacher de la côte et être repris par la dérive, nous sautons hors de nos sacs, nous attelons de nouveau les chiens et, sans penser à la fatigue, nous marchons à grande allure dans la direction du sud-est; la glace est en plein travail, l'eau apparaît de tous côtés. Mais excités par la vue de la terre, nous faisons des efforts surhumains.



ROUTE SUIVIE PAR L'EXPÉDITION EN TRAÎNEAU.

Mercredi 13 juin. — A une heure et demie du matin, nous nous trouvons sur une belle glace unie et plate, le *bay-ice* de l'île! Elle est bien fragile, et nous risquons des bains continuellement; mais elle devient progressivement plus résistante, et vers quatre heures du matin, nous sommes hors de danger. Exténués par une marche de vingt heures, nous dressons la tente, quoique l'emplacement ne s'y prête guère, et nous nous endormons d'un sommeil de plomb. Notre campement est situé à trois milles de l'île Harley. Vers

trois heures de l'après-midi, nous nous mettons en route pour en atteindre la côte escarpée, que nous longeons afin de gagner l'île d'Ommaney où nous voulons arriver aujourd'hui; de là, nous irons au cap Mill ou au Karl Alexander Land, suivant la glace que nous rencontrerons.

Jeudi 14 juin. — A minuit, nous avons mis le pied sur la terre d'Ommaney, et le soleil, que nous n'avions pas vu depuis trois jours, sort des nuages pour éclairer notre victoire. Nous grimpons sur les flancs de l'île; à une soixantaine de mètres d'altitude, nous trouvons un beau plateau formé de pierres et de boue, et nous éprouvons une joie enfantine à toucher la terre avec nos mains. A l'est, nous apercevons le cap Mill; au nord-est, Karl Alexander, et de ce côté la glace paraît unie et facile; vers le sud-sud-est, l'île Neale.

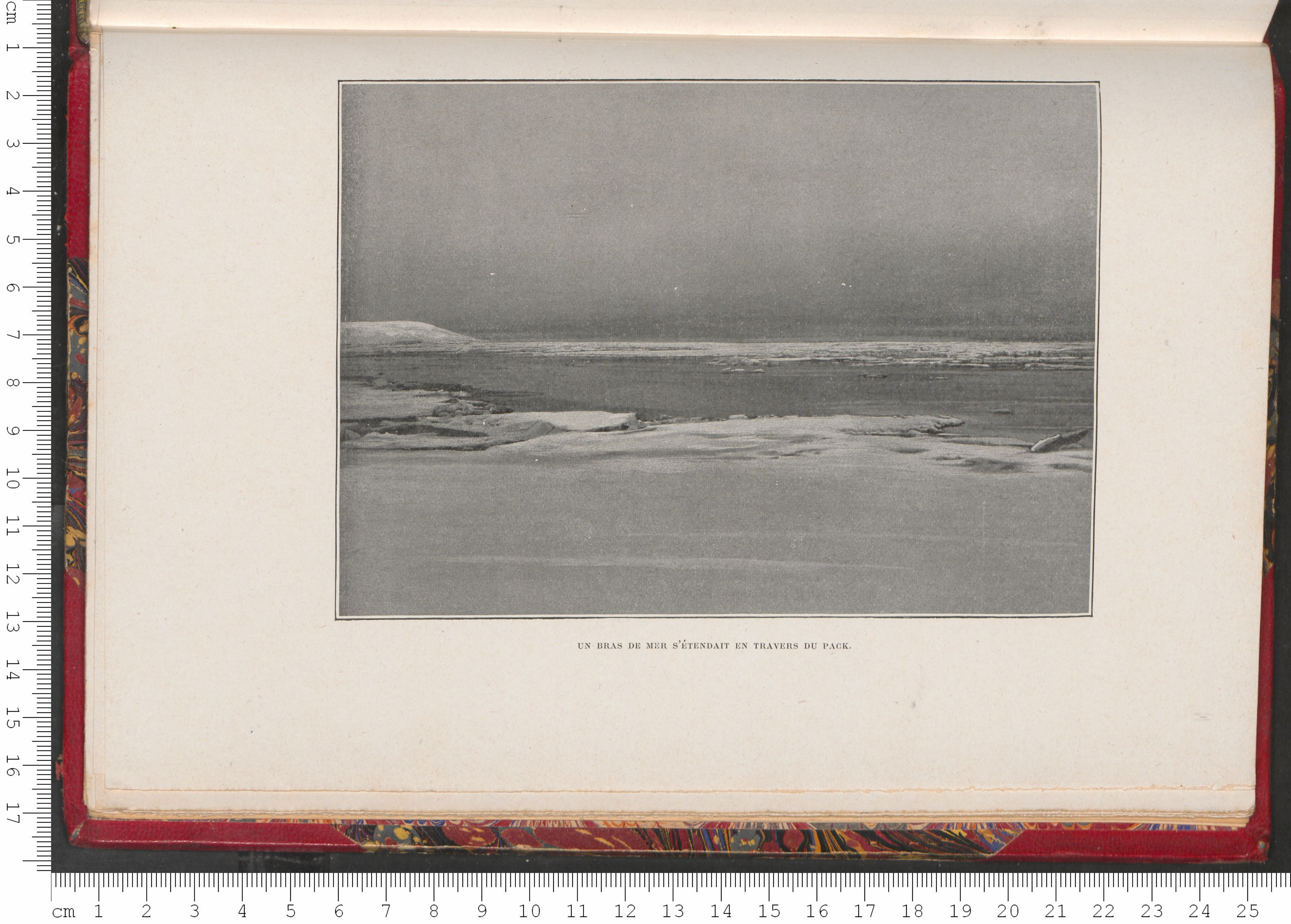
A midi, nous nous mettons en route vers Karl Alexander; mais l'état de la glace s'est modifié; elle s'est mise en mouvement et nous oblige à revenir sur nos pas. Nous campons de nouveau sur l'île d'Ommaney, très déçus de n'avoir pu gagner aujourd'hui la côte des grandes îles.

Vendredi 15 juin. — Nous devons attendre un mouvement favorable des glaces. A deux heures, se produit une belle éclaircie, et nous distinguons le cap Germania semblable à un petit écueil isolé. Quel stimulant! Nous nous mettons en route, et à travers blocs, canaux et icebergs, nous nous éloignons de l'île d'un bon mille vers l'est. Un canal nous barre le chemin, et nous campons avec l'espérance de dormir dans la cabane dans une huitaine de jours.

Samedi 16 juin. — Le canal s'est fermé; nous avançons sur la glace en mouvement, ayant parfois de l'eau jusqu'à la ceinture. Aujourd'hui, nos traîneaux se sont bien renversés quarante fois. Canepa et son véhicule ont pris un bain complet, notre pemmican aussi; mais il n'aura plus le temps de moisir!

Dimanche 17 juin. — La route est dure; nous sommes dans l'eau presque autant que sur la glace; mais nous avançons vers l'île du Prince-Rodolphe, qui se dessine tous les jours plus nettement sur l'horizon. Il faut se hâter d'ailleurs; nous n'avons plus que 9 kilos de pemmican et neuf chiens.

Lundi 18 juin. — Nous marchons avec une âpre obstination dans notre marécage de glace, accomplissant des miracles d'équilibre sur les blocs flottants. L'espérance du succès nous empêche de comprendre que jamais



UN BRAS DE MER S'ÉTENDAIT EN TRAVERS DU PACK.

nous n'avons couru d'aussi grands dangers; la noyade nous guette à chacun de nos pas.

Mardi 19 juin. — La route devient toujours plus mauvaise; mais il faut aller de l'avant; reculer pour aller où? Notre passage a désagrégé les glaces davantage encore; et puis samedi nous n'aurons plus que six chiens et du sel. Notre unique casserole n'en peut plus; elle fuit de tous les côtés....



LE DOCTEUR CAVALLI MOLINELLI.

Mercredi 20 juin. — Le bloc sur lequel nous avons campé est complètement entouré d'eau; nous sommes prisonniers sur une île à peu près circulaire, qui n'a pas 60 mètres de diamètre. Il faut attendre le bon plaisir des glaces! La réparation de nos kayaks prendrait bien trois jours; il faudrait tuer nos chiens et nous risquerions, après ce laps de temps, de trouver un chemin parfait pour le traînage.

Jeudi 21 juin. — Pendant l'insomnie fiévreuse, l'agitation famélique dont je suis tourmenté, j'entrevois des plats chargés de filets de bœuf, de côtelettes, de risotto. Avec une précision incroyable me reviennent à l'esprit les menus faits de mon enfance.... Est-ce que se manifeste déjà cette lucidité extraordinaire, dont on prétend que sont doués les moribonds? Nous sommes encore cernés dans notre île; un épais brouillard

nous enveloppe; à tout hasard nous réparons le moins mauvais de nos kayaks.

Soudain, vers quatre heures, le vent nous pousse, et nous accostons, à l'est de notre îlot, une étendue de glace fort escarpée, sur laquelle nous apercevons quelques plateaux. En un clin d'œil nous plions bagage; après une lutte acharnée, nous nous éloignons de notre prison flottante et poussons un soupir de soulagement en nous retrouvant sur le pack, si mauvais qu'il soit.

Nous marchions depuis quelques heures, quand Petigax à l'avant-garde poussa un cri : « Vite! vite! le canal qui s'ouvre! » Nous accourons et faisons un effort surhumain pour le traverser à temps; mais le bloc qui nous soutenait se détache du bord, et tandis que le canal s'élargit comme un lac, nous sommes de nouveau captifs sur une île de glace, plus étroite et plus fragile que celle où nous avions séjourné d'interminables heures! Alors se passa quelque chose d'étrange : poussés par un fort courant, qui devait être très profond, le champ de glace que nous venions de quitter et celui que nous voulions atteindre se mettent à filer avec rapidité vers le sud, tandis que notre îlot, trop mince pour donner prise au courant et poussé par un vent de sud-ouest, vogue doucement vers le nord. Pour profiter de cette brise bénie, qui nous arrache à la dérive vers le sud et aux dangers mortels de la mer libre, nous tendons les voiles de nos kayaks à l'extrémité d'un pieu de la tente; cette étrange navigation durait depuis deux heures, lorsque nous vîmes le lac se fermer devant nous avec une effrayante rapidité. Nous jetons pêle-mêle voile et mât dans un kayak, et nous nous disposons à gagner le pack avant que notre misérable embarcation en ait reçu le choc. Quand le champ de glace arrive à portée, nous sautons dessus en tirant après nous chiens et traîneaux. Au même moment, notre îlot écrasé par le pack se brise en mille morceaux.... Le champ de glace s'est arrêté, s'étant probablement heurté à quelque pointe de la côte. Nous nous dirigeons le plus rapidement possible sur le cap Böhm.

Vendredi 22 juin. — A onze heures, nous nous mettons en marche vers le cap Brorok; la glace nous a paru de ce côté unie et adhérente à la terre. Nous avançons péniblement néanmoins, car la neige et le drift nous aveuglent et rendent le traînage difficile pour nos pauvres chiens. Vers sept heures, une éclaircie nous permet de voir le cap Habermann et le cap Brorok. Puis la neige retombe, avec le brouillard et l'obscurité.

Nous campons pour prendre notre dernier morceau de pemmican, et à minuit nous atteignons le cap.

Samedi 23 juin. — Nous nous sommes arrêtés, pénétrés de la plus violente émotion; nous sommes donc réellement à l'île du Prince-Rodolphe, à quelques milles de la cabane!

Pour atteindre la baie de Teplitz, il nous faudrait longer la côte en marchant sur le pack; mais nous préférons sentir sous nos pas le bon sol de l'île et traverser le glacier. Nous nous hissons sur la crête à grand' peine; mais là, un brouillard dangereux nous oblige à nous arrêter. A huit heures, il se dissipe, et Fenoillet pousse un cri : « La cabane! » Nous accourons tous; nous voulons tous la voir. Nous avons la fièvre; nos mains tremblent en roulant la tente, tremblent encore en attachant notre drapeau à un pieu que nous fixons à un des kayaks. Nous voulons arriver bannière déployée. Nous descendons le glacier tout crevassé; nous apercevons des points qui se meuvent; déjà nous distinguons des hommes. Tout à coup, en regardant avec ma jumelle, je les vois qui se mettent tous à courir dans notre direction!

Le docteur est là, à la tête de ses hommes; en agitant son bonnet comme eux, il nous crie : « Hurrah! » Quelques instants après, nous sommes dans les bras l'un de l'autre. Je serre la main à tous les hommes, et Hans me dit : « Vous savez, Querini pas revenu! » Je regarde Cavalli; il baisse la tête....



NOTES SUR LE RETOUR DU DEUXIÈME GROUPE

Le Dr Achille Cavalli Molinelli, chef du deuxième groupe, quitta le commandant Cagni, après vingt jours de marche vers le nord. La colonne des traîneaux avait atteint le parallèle de 83°16′. Le guide Savoie et le matelot Cardenti furent désignés pour accompagner le docteur à la baie de Teplitz.

Le matin du 31 mars, le groupe prit à regret le chemin de la cabane, emmenant trois traîneaux tirés par vingt-quatre chiens et chargés de vivres pour dix-huit jours.

Les premières marches furent rapidement exécutées. Le ciel était beau, la glace facile; la trace des traîneaux, laissée à l'aller, sillonnait le chemin du retour. Il fallait profiter de ces avantages pour gagner du temps et n'être pas pris de court en face des obstacles, qui certainement se dresseraient dans le voisinage de la terre, sans compter l'imprévu.

Bientôt, en effet, avec une saute du vent, coïncida le mouvement des glaces, et le pack devint l'inextricable réseau de canaux, l'amoncellement de digues et de hummocks, qui font de chaque étape une lutte sans trêve, une victoire à remporter, sous le drift, sous la neige, au milieu du brouillard.

Après des alternatives de beau et de mauvais temps, de glace facile et d'escalades dangereuses, de séjours prolongés sous la tente et d'étapes menées rondement, les voyageurs se trouvèrent, le dimanche 8 avril, en présence de l'île du Prince-Rodolphe.

Un bras de mer séparait l'île du pack. La température, relativement très douce, ne laissait pas espérer qu'il se fermât prochainement. Le docteur fit préparer le kayak et Cardenti y monta; il avait mission de prévenir Son Altesse Royale de leur retour et aussi de leur situation critique, afin qu'on leur envoyât une embarcation.

Nous empruntons au journal du Dr Cavalli Molinelli, le récit mouvementé de la dernière partie du voyage.

Mardi, 17 avril. — Cardenti s'embarqua à quatre heures de l'après-midi. Le glacier se dresse devant nous, très élevé et coupé à pic sur la mer; du côté du Nord; il serait assez facile d'en faire l'ascension, malheureusement le *kayak* ne pourrait pas s'en approcher à cet endroit à cause d'une langue de glace qui s'avance dans la mer. Cardenti se dirige sur le cap Germania. Nous le suivons du

regard du haut d'un bloc, impatients de le voir arriver en sûreté à l'île. Il disparaît derrière les blocs; nous l'apercevons encore au moment où il arrive à la côte, nous le voyons descendre sur le flanc du glacier et en commencer l'ascension. Le point qu'il a choisi ne me semble pas très facile; la paroi très élevée est couronnée d'une arête de neige qui fait saillie et qu'il doit être malaisé de ranchir. Savoie et moi nous mettons nos chiens en liberté et nous nous dirigeons du côté de Cardenti, dans l'intention de l'aider au moins de nos conseils et, si possible, de passer nous aussi sur le glacier. Nous pourrons revenir demain reprendre nos traîneaux, notre tente et nos chiens. Notre drapeau, que nous hissons sur le bloc le plus élevé, nous fera retrouver notre campement.

Lorsque nous sommes vis-à-vis du lieu où devrait se trouver Cardenti, nous ne voyons plus ni lui ni son *kayak*. Évidemment, il est remonté sur son embarcation pour chercher à aborder sur quelque autre point plus facile ou pour revenir à la tente. Nous y retournons nous aussi, mais nous n'y trouvons pas Cardenti. Le ciel s'obscurcit; inutile de rester en vedette. Nous sommes convenus avec Cardenti d'attendre jusqu'à demain soir sur le bord du canal.

Mercredi, 18 avril. — L'attente nous fera paraître la journée bien longue et il vaut mieux que nous nous reposions un peu plus longtemps dans notre sac. Au moment où nous nous levons, nous croyons entendre un bruit de voix. Savoie entr'ouvre la porte de la tente et voit que tous les chiens regardent dans la direction de la terre; nous sortons en toute hâte. Sur le flanc de la montagne un groupe d'hommes et de chiens se détache sur la neige et nous voyons un bateau qui se dirige de notre côté. Nos camarades sont là, sur la côte, et nous attendent. Nous les regardons avec la jumelle; ils semblent être nombreux, sans doute tous ont voulu venir à notre rencontre. La joie dont nous sommes pénétrés nous agite trop pour que nous puissions les compter. A côté de notre drapeau, nous hissons le grand couvercle du fourneau de notre cuisine qui a la forme d'un ballon et doit se voir de plus loin. Il y a deux hommes dans le bateau, l'un est le maître de manœuvre Christian, nous le reconnaissons parfaitement; l'autre petit, trapu, me semble être Querini. Nous préparons notre déjeuner et rassemblons tous les objets qui se trouvent dans la tente. Enfin Christian arrive; c'est le capitaine qui l'accompagne. Après les premières salutations, Evensen me dit : « *M. Querini is not come back !* » Stupéfait et espérant avoir mal compris, je lui demande : « Que dites-vous? » Il me répète : « *Messrs Querini, Stökken and Ollier are not come back !* » Quel épouvantable malheur! je reste comme pétrifié. Il ne me semble pas que ce soit possible. Je continue à répéter machinalement : « Le premier groupe n'est pas revenu! » Et je ne puis me persuader de l'affreuse réalité.

Querini et ses deux hommes se sont séparés de la caravane le matin du 23 mars, et ils auraient dû arriver à la cabane vers la fin du même mois. Ils étaient tous trois en parfaite santé, ils n'avaient qu'un traîneau et dix chiens, le temps était magnifique, comment est-il possible qu'ils ne soient pas arrivés à l'île? L'énigme est inexpliquable. Depuis le 8 avril, nous sommes en vue de la terre et nous avons parcouru tous les environs de l'île sans découvrir les moindres traces du passage du premier groupe, La pensée que trois de nos chers camarades se trouvent peut-être dans une situation critique et désespérée et que nous ne savons pas où nous devons aller pour les secourir, est réellement intolérable. Cette triste nouvelle gâte toute notre joie.

LE RETOUR DU DEUXIÈME GROUPE.

Nous invitons Evensen et Christian à déjeuner. Ensuite nous transportons sur le bateau le traîneau, notre sac, la caisse des instruments et huit chiens; je m'embarque et je me dirige vers la côte. Plus tard, le bateau reviendra prendre Savoie et le reste du bagage. S. A. R. et tous nos camarades nous accueillent avec des *hurrahs* enthousiastes, et le soir nous nous retrouvons au milieu d'eux, dans notre chère cabane, satisfaits d'avoir heureusement rempli la mission dont nous avions été chargés.

APPENDICE

OBSERVATIONS SUR UNE FUTURE EXPÉDITION AU PÔLE

Ainsi qu'il a été exposé dans le cours du volume, à la fin du chapitre IV, je persiste dans l'idée que pour arriver au pôle, il est préférable de partir d'une terre et non d'un navire abandonné à la dérive au milieu des glaces. Je crois néanmoins qu'il faudrait choisir une autre route que celle que nous avions adoptée et je conseille de suivre avec un bâtiment la côte occidentale ou le canal Kennedy où, si les circonstances sont favorables, on devrait pouvoir atteindre une latitude encore plus élevée que celle à laquelle est parvenue l'*Albert* sur la terre de Grant.

Il est probable, selon moi, que la glace qui a présenté de si grandes difficultés lors de l'expédition en traîneaux tentée par Markham au nord de la terre de Grant, ne différait guère de celle qui nous empêchait d'avancer dans le voisinage de l'île du Prince Rodolphe. Ici je n'entends pas parler du plus ou moins d'épaisseur de la banquise, mais bien des difficultés dues aux aspérités de la glace.

Le poids du chargement des traîneaux ne doit pas être calculé sur la base de ce que les hommes et les chiens peuvent tirer, mais bien sur ce que peut permettre le terrain accidenté sur lequel on doit marcher. Et ce chargement, sur les glaces voisines des terres, ne doit absolument pas dépasser 250 kilogrammes, le poids du traîneau compris; autrement, après quelques jours de marche, les traîneaux seraient brisés ou hors de service, ou bien on serait forcé de les décharger à chaque instant et d'aplanir la route.

Il ne faut pas oublier que, de quelque point que l'on parte, on trouvera dans le voisinage des terres une zone de glace fort difficile à franchir. On le comprendra facilement si l'on réfléchit que les vents qui viennent de la terre détachent de la côte des masses de glaces et que ces masses repoussées vers la terre par les vents qui viennent du large, s'amoncellent les unes sur les autres sur les points faibles formés par les zones de glace nouvelle. On peut calculer que cette zone de glace, difficile à franchir, s'étend à environ cent vingt milles de la côte, ainsi qu'on l'a observé pendant la marche de l'expédition de Cagni. Dans une nouvelle expédition, le passage de cette zone devra être considéré comme une période spéciale. Pendant cette période, qui est aussi la période la plus froide, on devra disposer d'un plus grand nombre d'hommes pour aplanir la route, lorsque cela sera nécessaire, d'un matériel plus solide, de sacs de

couchage plus chauds et d'une abondante ration de vivres. En peu de mots, il faudra s'occuper tout spécialement de la conservation du matériel et du bien-être des hommes qui feront partie de l'expédition. Cette zone une fois franchie, la glace semble devenir relativement plus facile; je dis relativement parce que les moindres obstacles dépendent essentiellement du temps qu'il peut avoir fait avant et pendant l'expédition. C'est alors qu'on entre dans une seconde période absolument différente de la précédente. On devra continuer la marche avec des hommes peu nombreux mais choisis, avec beaucoup de chiens déjà habitués au traînage pendant la première partie de l'expédition, eux aussi choisis parmi les plus dociles et les plus vigoureux, et avec un matériel aussi léger que possible. Une expédition qui se mettrait en route vers le 20 février et marcherait, sur la mer gelée, en droite ligne vers le pôle, en partant d'une latitude à laquelle un navire est déjà parvenu dans ces parages (82°26′), pourrait, en avançant avec la même rapidité que Cagni (5 milles par jour) se trouver après vingt jours — vers le 10 mars — à la latitude de 84°, en supposant que, loin des terres, la glace soit unie et facile.

A partir de ce point, un groupe, muni de provisions pour quatre-vingts jours, avec un plus grand nombre de chiens et de traîneaux que n'en avait Cagni, mais avec le même nombre d'hommes, devrait se diriger rapidement vers le Nord en parcourant dix milles par jour; de cette façon, s'il ne réussissait pas à arriver au Pôle, il pourrait du moins s'en approcher de beaucoup et ensuite s'en retourner au 84° et aborder directement à la côte septentrionale du Groenland. Là, il trouverait des dépôts de vivres et de matériel et, pendant les mois de juin et de juillet, alors qu'il est difficile de s'avancer sur la mer gelée, il pourrait rejoindre son vaisseau en suivant la côte.

Ainsi, sans nous occuper des difficultés de la glace qui sont identiques dans l'un et l'autre lieu, le Groenland a sur l'archipel de l'Empereur-François-Joseph les avantages suivants : le golfe en forme d'entonnoir, qui forme au nord l'entrée du canal Robeson, doit arrêter au printemps le mouvement des glaces vers le sud, alors que l'expédition se dirige au nord, et empêcher, par conséquent, la dérive qui a été un si gros obstacle aux marches de Cagni, surtout pendant la première période.

L'archipel de l'Empereur-François-Joseph, qui a la forme d'un triangle dont le sommet est au nord, est un point d'abordage difficile; un groupe qui devrait rejoindre un campement sur l'île du Prince-Rodolphe pourrait être exposé au même accident dont Cagni a été victime, c'est-à-dire pourrait être obligé à allonger sa route, pour avoir dépassé le sommet de l'île en revenant vers le sud. Au Groenland ce danger n'existerait pas; car comme le vaisseau ou le campement d'où partirait l'expédition serait situé au sud d'autres terres, celle-ci, à l'époque de son retour, même si elle avait dû s'écarter de la route, retrouverait facilement son point de départ, en suivant la côte.

Notre équipement n'était pas exempt d'inconvénients qu'il est bon de signaler, ainsi que les modifications qui nous semblent les plus opportunes.

Nos traîneaux étaient assez hauts et assez solides pour porter un poids qui n'excédât pas 250 kilogrammes. Les patins étaient assez larges; le sous-patin me semble par conséquent inutile. Comme le retour, en général, ne doit pas avoir lieu après la fin de mai, il n'est pas nécessaire d'enlever les sous-patins et de se servir des patins doublés de métal pour obtenir que le traîneau glisse

mieux. D'un autre côté, ces sous-patins formés d'une légère liste de bois, se brisent très facilement sur la glcae dure et alors toute la charge du traîneau pèse sur le patin; le métal blanc dont il est couvert ne tarde pas à s'en détacher, on perd les avantages de cette couverture de métal et le patin est bien moins solide. En supprimant cette couverture de métal blanc et en faisant simplement le patin beaucoup plus fort, je crois qu'on obtiendrait un réel avantage en ce qui concerne le poids et la solidité, sans pour cela rien perdre en vélocité. Les caisses d'aluminium, placées dans le fond des traîneaux, sont de peu d'utilité. Il vaut mieux se servir de sacs, qui ne pèsent guère plus, et qui ont l'avantage de pouvoir être cousus. Les kayaks à fond plat, comme nous les avions fait faire, se chargeaient facilement sur les traîneaux puisqu'ils s'adaptaient exactement sur nos caisses et nous servaient très suffisamment pour traverser les canaux. Cependant, ce genre d'embarcation, qui est celui des Esquimaux, ne plaisait pas à tout le monde; quelques-uns d'entre nous auraient préféré un simple canot pliable, en toile, du type *James Folding Boat* que nous avions, mais qui aurait dû être plus léger.

Comme deux kayaks pèsent 50 kilogrammes et un canot 60, on pourrait construire des canots du poids de deux kayaks ; avec de semblables embarcations, qui seraient moins sensibles aux heurts, on aurait l'avantage de traverser plus facilement les canaux.

Pour mon compte, je suis persuadé, qu'après une longue campagne, un canot pliable se trouverait tout aussi endommagé et en aussi piteux éatt que l'étaient les kayaks de Cagni à son retour. Le seul avantage qu'offrirait un canot semblable serait donc la possibilité de traverser plus facilement les canaux; mais comme Cagni n'a jamais été dans le cas de se servir de ses kayaks et que le docteur a fort bien pu s'en passer, puisqu'il a eu le courage d'y renoncer déjà au moment de son départ, on gagnerait, en ne les prenant pas, 50 kilogrammes qui représentent une quantité de vivres, à mon avis, plus utiles que les kayaks et les canots.

Les sacs de couchage du type que nous avions adopté, ne sont pas encore ce qu'il faudrait. Pendant ses expéditions, Wrangell se servait d'un sac double; je conseillerais de faire la même chose et de ne pas faire d'économies sur le poids de cette partie de l'équipement afin de pouvoir supporter les grands froids du printemps. Il vaudra mieux pourtant que chaque homme ait un sac pour lui seul, outre le sac destiné à trois ou quatre personnes.

Ces sacs devront être confectionnés de façon que, lorsque la saison est plus avancée et par conséquent moins rigide, on puisse se servir du sac extérieur seul, en enlevant le sac intérieur. Quant à l'humidité dont nous avons souffert dans tous nos sacs, je ne vois guère comment on pourrait l'éviter. Elle est produite par deux causes : l'haleine qui se condense dans l'intérieur des sacs quand les hommes y sont entrés et qu'ils en ont fermé toutes les ouvertures et la neige qui se trouve sur les vêtements de ces hommes et qui se fond pendant la nuit sous l'influence d'une température plus élevée. Si l'on peut jusqu'à un certain point remédier au second de ces inconvénients en ayant soin de se brosser méticuleusement avant d'entrer dans le sac et en endossant une espèce de peignoir qui recouvre tous les vêtements, je crois qu'il est impossible d'éviter le premier avec des sacs faits comme les nôtres l'étaient. Il est impossible de dormir en tenant la tête hors du sac. Pour se protéger contre le froid,

il est nécessaire de fermer toutes les ouvertures du sac et alors la condensation de l'haleine se produit. Si l'on voulait préparer sérieusement une expédition, le mieux serait de se rendre dans un pays froid, la Sibérie par exemple, d'expérimenter plusieurs types de ces sacs et de les modifier sur place. Je suis presque certain que de cette manière on arriverait à augmenter de beaucoup le bien-être du personnel pendant une expédition de ce genre.

Les fourneaux de cuisine faits sur le type imaginé par Nansen, sont certainement ceux qui profitent le plus de la chaleur du combustible et les lampes *Primus* sont les plus rapides qui existent. Et la rapidité avec laquelle on peut faire la cuisine a une grande importance, car elle permet aux hommes de se retirer plus tôt dans les sacs de couchage, et, là seulement, ils sont à l'abri du froid qui les fait si cruellement souffrir toute la journée. Il est impossible de se coucher avant d'avoir mangé, autrement les sacs deviendraient moites en peu de temps par la vapeur aqueuse qui se condense dans la tente pendant les repas et cette vapeur était si épaisse qu'elle empêchait nos hommes de se voir les uns les autres. Les casseroles doivent avoir un fond excessivement solide, car sans cela, si, par une température basse, on les remplit de neige ou de glace, le feu ardent des lampes peut les brûler avant qu'il y ait assez d'eau pour que le fond en soit recouvert.

Les tentes que nous avions adoptées étaient commodes à monter et assez fortes pour une marche de la durée de la nôtre.

Les vêtements doivent être tous en laine et la trame doit en être extrêmement épaisse; il en est de même des camisoles que l'on porte sur la peau; elles doivent avoir aussi peu de poils que possible pour que la neige s'y attache moins facilement. Les jaquettes doivent être ouvertes par devant et non faites en forme de sac, car alors, lorsqu'elles sont gelées, on ne peut plus les ôter sans se faire aider par quelqu'un.

Les vêtements que nous portions pendant la marche étaient plus que suffisants pour toutes les températures de ces régions, et tous nous les avons trouvés préférables aux fourrures. Pourtant je remplacerais « l'habit de vent » par un vêtement fait de légère flanelle, que l'on devrait toujours porter pendant les marches et que l'on ôterait au moment de se mettre dans le sac. Il aurait l'avantage de ne pas empêcher la transpiration et les habits que l'on porterait par-dessous seraient au sec et à l'abri de la neige.

Il n'y a pas de meilleures chaussures que les finsko, mais il faut qu'ils soient très larges afin qu'on puisse les porter avec plusieurs paires de bas et les chausser sans difficulté, même lorsqu'ils sont gelés et malgré l'herbe laîche dont ils doivent être remplis. Il faut les faire faire exprès, car ceux que l'on achète tout faits sont fabriqués sur la mesure des pieds des Finnois qui sont beaucoup plus petits que les nôtres.

Par-dessus le passe-montagne il faut porter un bonnet de laine qui recouvre toute la tête, la tient au chaud et fait que le passe-montagne reste toujours sec. Il est fort important que ce passe-montagne ne soit jamais mouillé puisqu'on doit le porter jour et nuit. En le mettant il faut prendre soin que la bouche reste toujours à découvert, autrement la vapeur aqueuse de la respiration formerait bientôt, en se condensant sur la laine, un masque de glace qui produirait facilement la congélation. Le meilleur moyen de protéger le nez et les joues serait d'attacher, à un des côtés du passe-montagne, une bande de laine, que

l'on pourrait faire passer à volonté sur la figure. Les gants les plus utiles sont les mitaines de laine très épaisses, larges et assez longues pour que tout le poignet en soit recouvert.

Les instruments d'aluminium ne sont guère recommandables, car ils se détériorent facilement.

Je crois qu'il est nécessaire de se munir d'un horizon à mercure, à cause de la difficulté que l'on éprouve à caler un horizon à glace par les basses températures. Même avec un horizon limité, un observateur habile peut toujours faire les observations, et la petite quantité de mercure que l'on doit emporter ne représente guère qu'un poids d'un kilogramme au maximum. La rapidité, la plus grande commodité et la sûreté des observations sont des avantages qui compensent largement cette petite augmentation de poids. Les chronomètres de poche, lorsqu'on en a soin, ne souffrent absolument pas des heurts et des changements de température Mais il est indispensable qu'ils puissent marcher plus de quarante-huit heures. Ils doivent toujours être portés au cou, sous les habits et sur la peau, et par une seule personne, afin qu'ils ne soient jamais exposés qu'aux mêmes heurts.

Les piolets, sans lesquels on ne peut pas traverser les digues, sont un autre détail important de l'équipement. On doit apporter le plus grand soin dans le choix du bois et de l'acier dont ils sont composés, pour éviter qu'ils ne se brisent après quelques jours de marche.

Les harnais des chiens, tels que nous les avions préparés, ont parfaitement fonctionné.

La ration de vivres que nous avions fixée était parfaite et abondante. Il est bon que cette ration soit abondante, de façon qu'on puisse la réduire en cas de besoin et s'assurer ainsi des vivres pour un plus grand nombre de jours; outre cela, les hommes se portent toujours mieux lorsqu'ils sont abondamment nourris. Au début on peut augmenter la quantité du lait et du beurre et diminuer celle de pemmican en proportion, de sorte que la ration est plus agréable au goût sans que le poids en soit augmenté. La ration de 500 grammes de pemmican pour les chiens était plus que suffisante et, à la rigueur, une expédition pourrait se borner à en donner 300 grammes. Mais il faut tenir compte de ceci : c'est que si nos chiens ont fait preuve de tant de vigueur à la fin de l'expédition, alors qu'ils n'étaient nourris que des restes des chiens tués, nous le devons à la nourriture abondante que nous leur avions donnée pendant la première période. Une expédition devrait fixer la pitance des chiens à 400 grammes de pemmican par jour, ce qui permettrait de diminuer leur ration en cas de besoin et de les faire vivre au delà du temps fixé.

Nos guides nous ont été extrêmement utiles pendant notre expédition. Bien des personnes croient encore qu'ils ne le sont guère hors de leurs Alpes. Je me souviens encore de l'étonnement que j'ai suscité en Amérique en me faisant accompagner par des guides de nos Alpes pour l'ascension du mont Saint-Élie. Dans les régions que les guides doivent parcourir continuellement, les conditions des montagnes changent d'année en année, quelquefois de jour en jour, et le guide qui fait l'ascension d'une cime, ne suit pas toujours le même chemin; il en change au contraire fréquemment et cherche sa route à travers les séracs d'un glacier, les crevasses d'un plateau, les roches d'une paroi de montagne selon l'état de la glace, de la neige ou des rochers. C'est pourquoi dès leur

jeune âge, ils sont habitués à tout observer avec la plus grande attention, à prendre rapidement une décision, et la vie active et les dangers auxquels leur métier les oblige, leur fortifient le corps et l'âme. En mer, ils font preuve des mêmes qualités, quoique les circonstances soient différentes. C'est pourquoi j'avais choisi, pour former mon expédition, des hommes des Alpes et des marins, en préférant cependant les premiers, par la raison qu'ils connaissent mieux la glace.

Le choix des hommes et celui des chiens est ce qui exige la plus grande attention. Que l'on ne s'aventure pas dans une semblable expédition avec des hommes dont on ne soit pas sûr, physiquement et moralement. Un homme ne doit se risquer à prendre part à une expédition arctique qu'autant que sa santé est parfaite.

Il suffit d'un individu malade pour causer la perte d'un groupe et compromettre le succès de l'expédition. D'un autre côté, il faut se persuader que l'obéissance absolue de tous les hommes (non pas l'obéissance aveugle de ceux qui ne savent pas ce qu'ils font, mais celle qui est dictée par la conscience du devoir et par la confiance dans les chefs) peut seule permettre à celui qui dirige l'expédition de prendre des décisions et d'être sûr que les ordres qu'il donne seront exécutés.

Pour ce qui concerne les chiens, il faudra avoir soin de les commander à emps, et lorsqu'ils seront réunis en Sibérie, en écarter les moins bons et ne se mettre en route qu'avec les plus forts et les plus vigoureux; autrement ils ne seront qu'un embarras soit à bord du vaisseau, soit plus tard pendant l'expédition en traîneaux.

Une expédition qui se prépare à faire une longue marche sur les glaces, si elle n'est pas composée d'hommes qui ont déjà une profonde connaissance des régions arctiques, devrait faire de fréquentes explorations, non seulement pour essayer son matériel, mais encore pour que les hommes puissent s'habituer peu à peu à la vie qui les attend. Une fois en marche, le chef le plus actif et le plus intelligent ne peut absolument pas arriver à surveiller tout son monde et à tout faire marcher comme il l'entend.

Tous les hommes doivent se persuader qu'il est absolument nécessaire d'avoir le plus grand soin du matériel et des vêtements; car il est évident qu'après le départ, il est impossible de remplacer les objets perdus ou détériorés. Au moment du départ, il faut que les hommes qui sont restés inoccupés pendant tant de mois, se remettent petit à petit au travail; autrement on risquerait de compromettre les forces de ces hommes déjà affaiblis par les grands froids et par des lits si différents de ceux dont ils ont l'habitude.

Les régions polaires n'admettent que des hommes bien préparés et résolus; ceux qui s'y rendront à la légère et en se fiant trop à leurs forces, s'en repentiront amèrement.

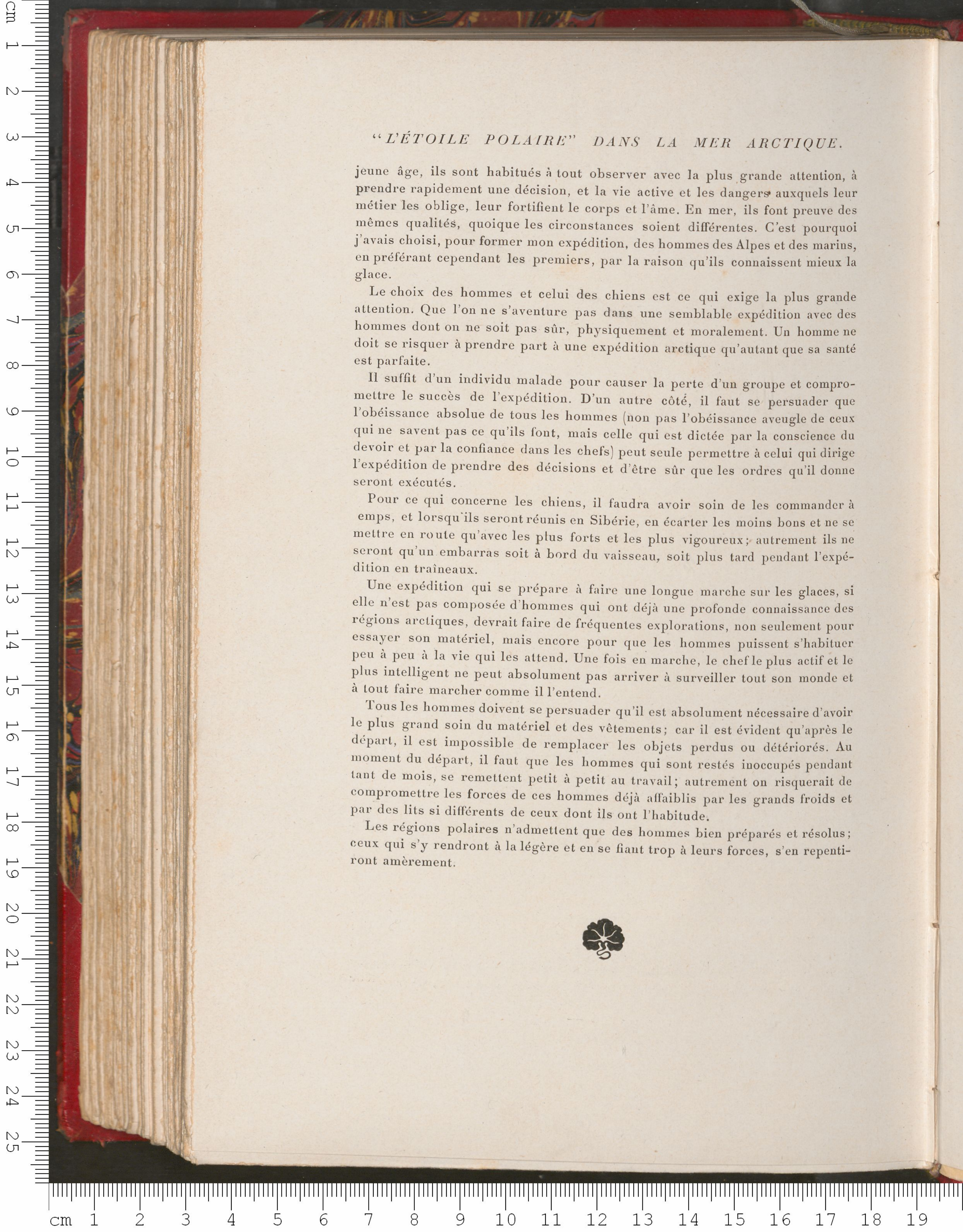
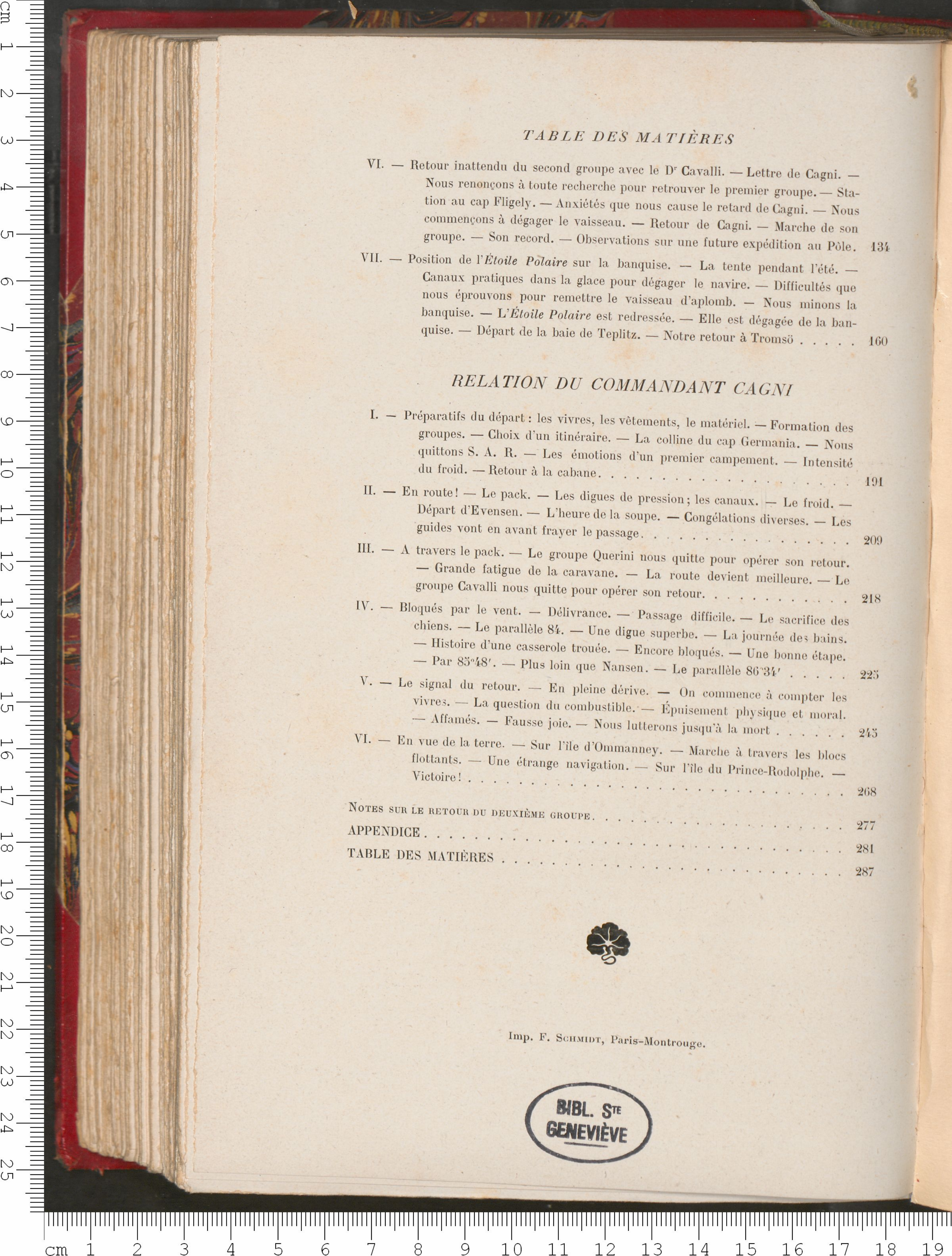


TABLE DES MATIÈRES



RELATION DU COMMANDANT CAGNI

Imp. F. Schmidt, Paris-Montrouge.

